E40—
215

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ТРЕСТ

0
215

ВОЗРОЖДЕНИЕ СОВЕТСКОГО ФЛОТА

12706/16

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ТРЕСТ

ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ

По судостроению: на постройку и полный ремонт военных и коммерческих судов всех типов и тоннажа, как металлических, так и железобетонных с полным оборудованием и машинами.

На изготовление и ремонт отдельных частей судового оборудования и судовых машин — судовых котлов всех типов, машин поршневых и турбинных, парокотельных установок, теплообменных аппаратов, паро- и водопроводов, арматуры для всех давлений, гребных, коленчатых и промежуточных валов, судовых винтов, рулевых, шпилевых, конденсационных и вентиляционых устройств, насосов всех систем, помп, кипятильников, холодильников, опреснителей, пищевых котлов и судовой мебели. Такелажные работы.

По портовым оборудованиям: на постройку и ремонт всякого рода грузоподъемных и пловучих средств — в том числе доков пловучих и других буксиров, коллекторов, землечерпательных снарядов, лихтеров, понтонов, бонбаржей железных и бетонных, самоходных и несамоходных, береговых и пловучих кранов, шлюзовых устройств, устройства транспортеров и элеваторов, шлюпок деревянных всякого назначения.

Для фабрик и заводов: паровые котлы новейших систем всех размеров с пароперегревателями, сварными жаровыми трубами и механическими цепными топками. Паровые машины и турбины всех систем мощностью до 30.000 сил. Лебедки, краны, пресса, молота, насосы всех систем, резервуары, баки, цистерны, газо-паро-водопроводная и котельная арматура, паро-водопроводные установки. Бессемеровское литье стальное, чугунное литье, медные отливки из обыкновенной бронзы и бронзы высокого сопротивления. Специальное огнестойкое и кислотоупорное литье. Поковки всякого рода.

Для строений: канализационные чугунные фановые трубы и фасонные к ним части (тройники, ревизии, отводы, сифоны и проч.). Свинцовые трубы тонко- и толстостенные. Промывные баки для клозетов с полным прибором. Горшки «Инодоро», краны, трапы, раковины, люки, крышки для колодцев, котлы «Стребеля» для отопления.

Изделия из ковкого чугуна: соединительные части для газо-паро-водопроводов (фиттинги), гаечные ключи, детали текстильных станков, детали электро-машин, сельско-хозяйственные машины и орудия по чертежам, моделям и образцам как единичные, так и массового характера. Звенья и цепи «Эверта», Ваткинсона и др. и зубчатые колеса для этих цепей.

Баббит: разных марок паровозный, вагонный, автомобильный и др. с гарантией состава.

С ТРЕБОВАНИЯМИ ОБРАЩАТЬСЯ

В ПРАВЛЕНИЕ:	В ОТДЕЛЕНИЕ:
Ленинград, пр. 25 Октября, 44	Москва, Мясницкий проезд, 3, кв. 1
Тел. № 563-51, 563-52, 567-32, 585-02	Тел. № 175-24

Адрес для телеграмм: „СУДОТРЕСТ“

экз. с. фонда
Е40 275

СССР

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ТРЕСТ

387 (47)

ВОЗРОЖДЕНИЕ СОВЕТСКОГО ФЛОТА

РЕЧИ:

т. ЗИНОВЬЕВА
т. ТРОЦКОГО
т. КРАСИНА
т. АБРАМОВА
т. СМИРНОВА
т. ПОЛУЯНА
т. ИЩЕНКО

БИБЛИОТЕКА КРАСНОЙ АРМИИ
Инв. № 42706/16

ИЗДАНИЕ ЖУРНАЛА
„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

Уч. 12637

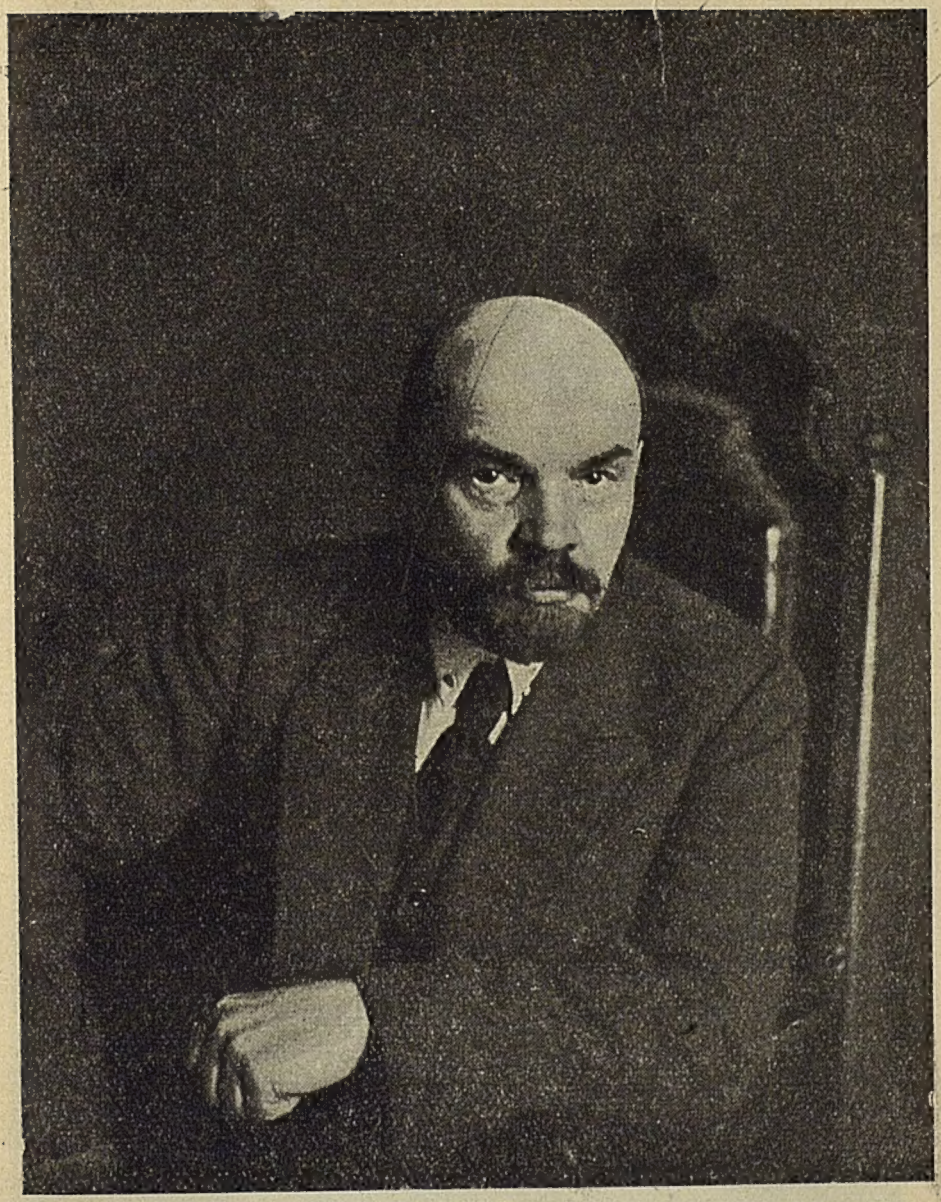
ИЗДАНИЕ
журнала „Торговый Флот“
Ленинград
ул. Пестеля, 14
тел.
543-33

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

42706 √

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ГУБЛИТ № 1323 НАПЕЧАТАНО 10000 ЭКЗ.

ГОС. УЧ.-ПРАКТ. ШКОЛА-ТИП. ИМ. ТОВ. АЛЕКСЕЕВА. КРАСНАЯ, 1.



Ленин

Надо поставить дело так, чтобы каждый трудящийся прилагал свои силы к укреплению рабоче-крестьянского государства.

Ленин

Из России нэповской будет Россия социалистическая.

Ленин

Г. Е. Зиновьев

РЕЧЬ Т. ЗИНОВЬЕВА В ДЕНЬ ЗАКЛАДКИ ПЕРВЫХ СУДОВ СОВЕТСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА 24 ЯНВАРЯ 1925 г. НА БАЛТИЙСКОМ СУДОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ *).

Нынче большой праздник у рабочих Ленинграда, особенно у рабочих Балтийского завода. Здесь, на Балтийском заводе, мы начинаем пока в малом размере, работы по комерческому судостроению. Заказ, полученный заводом — пока небольшой. Увеличение его зависит от того, удастся ли выполнить первый заказ в срок, дешевле и лучше, чем за границей.

Царская Россия на 90 процентов свой торговый флот строила заграницей. Власть же Советов держит курс на возрождение родного хозяйства. Советская власть за последние годы занята мыслью о восстановлении промышленности путем сооружения

*) „Ленингр. Правда“ 25 янв. 1925 г. № 20.

всего, что только возможно, на своих заводах. Мы должны во что бы то ни стало поднять свою промышленность, чтобы наши гиганты-заводы заработали во всю свою мощь. И не только восстановить старые заводы, но и строить новые. На очереди стоит уже вопрос о постройке новых металлических заводов на Урале и на юге. И недалеко то время, когда они начнут строиться.

Ленинградская промышленность пережила тяжелые годы, когда замирал один завод за другим и рабочие, чтобы как-нибудь пережить голод, рассеивались по всей стране; не грех теперь вспомнить эти годы, когда наступили лучшие дни, когда рабочие Ленинграда постепенно собираются в свой родной город. Собирается старая пролетарская гвардия на свои лучшие заводы. Подрастает и новая промышленная гвардия. Нет сомнения, что наша промышленность — на правильном пути, на пути роста и подъема. Мы твердо верим, что скоро ленинградская промышленность достигнет довоенного своего положения. В этом ей скоро поможет и Волховстрой — детище Ленина. Еще год с небольшим и Волховстрой пошлет свою могучую энергию на помощь ленинградской промышленности.

Строющийся торговый флот имеет для Советской страны громадное значение. Мы до сих пор платили громадные фрахты заграничному транс-

порту за перевозку наших сельско-хозяйственных и других продуктов, которые мы отправляем заграницу в обмен на необходимые нам товары. Теперь мы добьемся того, чтоб эти десятки миллионов, которые приходится уплачивать в виде фрахтов, шли на оплату наших пароходов, на поддержку и развитие промышленности — в общий котел великого народного хозяйства Советского Союза.

Не только промышленности — международная торговля нужна и нашему крестьянству. Ему необходимо выгодно обменивать сельско-хозяйственное сырье на продукты иностранных рынков. Торговый флот в этом отношении служит прямую службу крестьянству и является важнейшей нитью смычки городской промышленности с сельским хозяйством, рабочих с крестьянами. Торговый флот, таким образом, должен послужить осуществлению нашего лозунга — „Лицом к деревне". Рабочие города помогут возродить и наладить народное хозяйство. А международная торговля — один из кирпичей фундамента здорового обновления народного хозяйства. В дальнейшем нам нужны будут не четыре и не шесть пароходов, а десятки и сотни таких пароходов для развития нашего хозяйства.

Советское народное хозяйство только начало возрождаться. Оно будет расти и крепнуть на страх врагам. Уже расправляет спину Советская Россия.

Не даром одна за другой нас признают капиталистические державы. Только что последовало признание СССР Японией, которая вела против нас глухую войну. И недалеко то время, когда должна будет преклониться перед фактом и богатейшая страна — Америка, дольше всех чуждавшаяся СССР.

Но свои планы мы строим не на признании капиталистических стран, а на своих собственных силах. Еще не все трудности преодолены, еще много тяжелого на наших заводах. Но положение улучшается. Дело пошло и пойдет вперед все лучше и лучше. Наши надежды — на железный неразрывный союз рабочих и крестьян, который победит все трудности. Ленинград будет подниматься, промышленность его будет развиваться и расти и вместе с ней будет расти железная фаланга борцов, которые первые ринулись в бой с тов. Лениным, свергли буржуазию и завоевали свободу.

Да здравствует Ленинград! Да здравствует Балтийский завод! Да здравствуют рабочие, работницы и крестьяне всего СССР!

Г. А. Абрамов

ТИТАНИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА

К ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО КОММЕРЧЕСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Г. А. Абрамов
Председатель Правления Судотреста

Титаническая Задача

В последнее время среди грандиозных технических замыслов юного Рабоче-Крестьянского Государства едва-ли не наибольшее значение для укрепления его экономической мощи получило уже оформленное решение наших высших хозяйственных органов поставить советское мореплавание на твердые основания.

Страна по преимуществу земледельческая и к тому же богатая самым разнообразным сырьем, необходимым капиталистическим странам. Советский Союз крайне нуждается в дешевом и удобном водном сообщении с иностранными рынками для установления необходимого товарного оборота с заграницей.

Два с лишним столетия назад, прорубая сокрушительными ударами окно в Европу, Петр Великий отчетливо понял значение для России торгового флота и всемерно стремясь к тому, чтобы „все флаги были в гости к нам“, сделал первые шаги к насаждению в России коммерческого судостроения. Однако, несмотря на это, последующие цари так и не удосужились наладить как следует необходимое стране производство, вследствие чего вплоть до 1917 года коммерческого

судостроения в России практически почти не существовало.

Так, из 1.016 морских единиц общим тоннажем в 827.964 рег. тонны, входивших на 1-е января 1913 г. в состав русского коммерческого флота, 769 с общим тоннажем в 722.828 рег. тонны были выстроены на заграничных верфях, главным образом Англии, Германии и Швеции, и только 247, при общем тоннаже в 105.136 рег. тонн, были сооружены на судостроительных заводах России и Финляндии.

Участие же наших судостроительных заводов (русских и финляндских вместе) в постройке пароходов для внешних морей было еще незначительнее и не превышало по числу—17,4%, а по тоннажу 3,4% общего состава торгового флота.

Из этого видно, что наш прежний коммерческий флот состоял из случайных судов разных типов, почему и не мог выявить специфические задачи русского торгового мореплавания. Между тем исключительность географического положения территории Советского Союза, — омываемой морями, столь отличными одно от другого по условиям плавания в них, а также по экономическому состоянию и международному положению прилегающих к ним стран,— настоятельно требовала выявления специфических условий русского торгового мореплавания как для точного установления путей, ведущих к нашему преобладанию в береговых морях, так и для выяснения тех задач, которые надлежало возложить на русский торговый флот.

Упущение царского правительства не только поставило русский торговый флот, принадлежав-

ший к тому же почти в полном составе акционерным компаниям и частным владельцам, на последнее место в ряду торговых флотов мировых держав но и не дало возможности развиться русской морской торговле, вследствие чего последняя вплоть до империалистической войны 1914—17 г.г. так и плелась на поводу мощных иностранных компаний. Вся пагубность такого порядка тяжко сказалась во время последней империалистической войны, когда сотни миллионов рублей народных денег уплыли в руки иностранных капиталистов за доставку в Россию предметов военного вооружения и снаряжения для капиталистической бойни.

После 1917 г. гражданские войны отвлекли внимание Рабоче-Крестьянского Правительства от дальних береговых морей Союза. Этим воспользовались иностранные хищники и не преминули захватить в свои руки Дальне-Восточный, а отчасти и Черноморский каботаж. Достаточно уверенный в своей собственной мощи, Союз Советских Республик далек от мысли рассматривать этот факт как Drang *) международного капитала на Советскую территорию, но в то же время не может допустить беззастенчивого кормления капиталистических пиявок около народных богатств Рабоче-Крестьянского Государства. Учитывая это, наши руководящие хозяйственные органы приняли все меры к обеспечению недалекой борьбы за преобладание в береговых морях, первым шагом к чему является освобождение от иностранного капитала и той отрасли Советской промышленности, развитие коей имеет доминирующее значение

*) Натиск.

в предстоящей борьбе и которая как по историческим условиям, так и по экономическому нашему положению наиболее всего зависела от заграницы.

В январе текущего года, после ряда подготовительных работ, потребовавших огромного напряжения, Государственный Судостроительный Трест в гор. Ленинграде, заложил на Балтийском заводе 4 лесовоза грузопод'емностью по 3000 тонн каждый. Развивая свою деятельность, Судотрест в мае снова заложил на Северной Судостроительной Верфи 2 рефрижератора (теплохода) грузопод'емностью по 2600 тонн каждый, для перевозки скоропортящихся грузов.

Этими двумя достижениями Судотрест дал прочное основание советскому коммерчекому судостроению, без которого так-же невозможно укрепить народное хозяйство, как невозможен железнодорожный транспорт без паровозов и вагонов.

Далеко не всякий может оценить те трудности, которые пришлось предварительно преодолеть Судотресту для того, чтобы из стадии подготовительных работ перейти к активному судостроению. Между тем, история этого производственного достижения нашей революционной промышленности являет собою много и интересного и поучительного.

Первые года НЭП'а были исключительно тяжки для судостроительных заводов. Без заказов по основной отрасли производства, без опыта, необходимого для постройки коммерческих судов, без чертежей, без специалистов и кадров квалифицированных рабочих, раз'ехавшихся в голодное время в провинцию, судостроительные заводы были вынуждены довольствоваться случайными заказами

не „по специальности“, производя одновременно подготовительную работу по переоборудованию своих цехов, по выработке чертежей и, наконец, по собиранию необходимого им технического персонала. Не имея соответствующего аппарата для проэктирования и разработки чертежей, Судотрест вынужден был тогда перерабатывать их по несколько раз.

Однако этим еще не была исчерпана вся тяжесть задачи, поставленной Судотрестом перед собою. Необходимо еще было найти соответственные материалы (сталь, железо, лес и др.), удовлетворяющие особым требованиям судостроения. Для этого пришлось предварительно выработать их спесификации, которые за время проработки по несколько раз подвергались изменению, так как за долгие годы отсутствия судостроения технический аппарат потерял приобретенные им навыки и принужден был вновь приноравливаться к работе.

Заложенные на Балтводе и Северной Верфи суда явились первыми ласточками намеченной Судотрестом деятельности по созданию мощного Советского торгового флота и развитию судостроительной промышленности. Представленная Судотрестом, после длительного и всестороннего изучения, на утверждение высших органов пятилетняя программа торгового судостроения открыла затем Ленинградской промышленности твердые перспективы планомерного развития начатых и намечаемых работ.

Предусматривая постройку 108 судов чистой грузоподъемностью в 408.950 тонн при 64 паровых машинах общей мощностью в 53.350 индикаторных

сил и 47 дизелях мощностью в 60.050 тормозных лошадиных сил, 5-ти летняя судостроительная программа Ленинградского Судотреста составляет 63% всей программы союзного судостроения.

К выполнению этой титанической работы уже привлечены не только заводы, входящие ныне в состав Судотреста, но и целый ряд других предприятий, как Северо-Западной области, так и других местностей Союза.

Полная 5-тилетняя судостроительная программа предусматривает постройку всего 207 морских единиц, общей суммой почти на 200 миллионов рублей.

Между тем, общая стоимость русского торгового парового флота, состоявшего на 1-е января 1913 г. из 1016 единиц, исчислялась (см. Русский Календарь А. Суворина на 1914 г. стр. 247) всего в 146 миллионов рублей. Из сопоставления приведенных цифр ясно, с каким величественным размахом приступает Рабоче-Крестьянское Правительство к разрешению вопроса о морском коммерческом судостроении.

Кроме строящихся 6 судов, в течение 1925/1926 г. на верфях Судотреста должно быть заложено еще 15 морских единиц, подлежащих сдаче Севзапторгфлоту и Каспару в течение 1926/1927 операционного года. По типам и конструкции предположенные к закладке суда являются:

4 — пароходами для перевозки леса (лесовозы), каждый по 3.450 тонн дедвейта,

3 — рефрижераторами (теплоходы) по 2.700 тонн дедвейта каждый,

2 — почтово-пассажирскими пароходами (теплоходы) для Крымско-Кавказской линии по 1.870 тонн дедвейта каждый и

6 — рейдовыми буксирами для Каспийского моря по 600 лошадиных сил каждый.

Приняв заказ на буксиры, Судотрест с текущего же года разворачивает свои производственные возможности и вводит в базу судостроения и Невский Судостроительный завод, ранее недостаточно нагруженный по своей прямой специальности.

Что касается стоимости указанных судов, то таковая определена, — для лесовозов по 1.090 тыс. руб., для рефрижераторов по 1.900 тыс. руб., для почтово-пассажирских по 2.950 тыс. руб. и для буксиров по 310 тыс. рублей за штуку.

Из указанных судов особое внимание обращают на себя почтово-пассажирские пароходы Крымско-Кавказской линии, предназначенные для обслуживания портов Черного моря. Эти пароходы не только по своим техническим качествам, но и по отделке не будут ни в чем уступать лучшим заграничным пароходам того же типа.

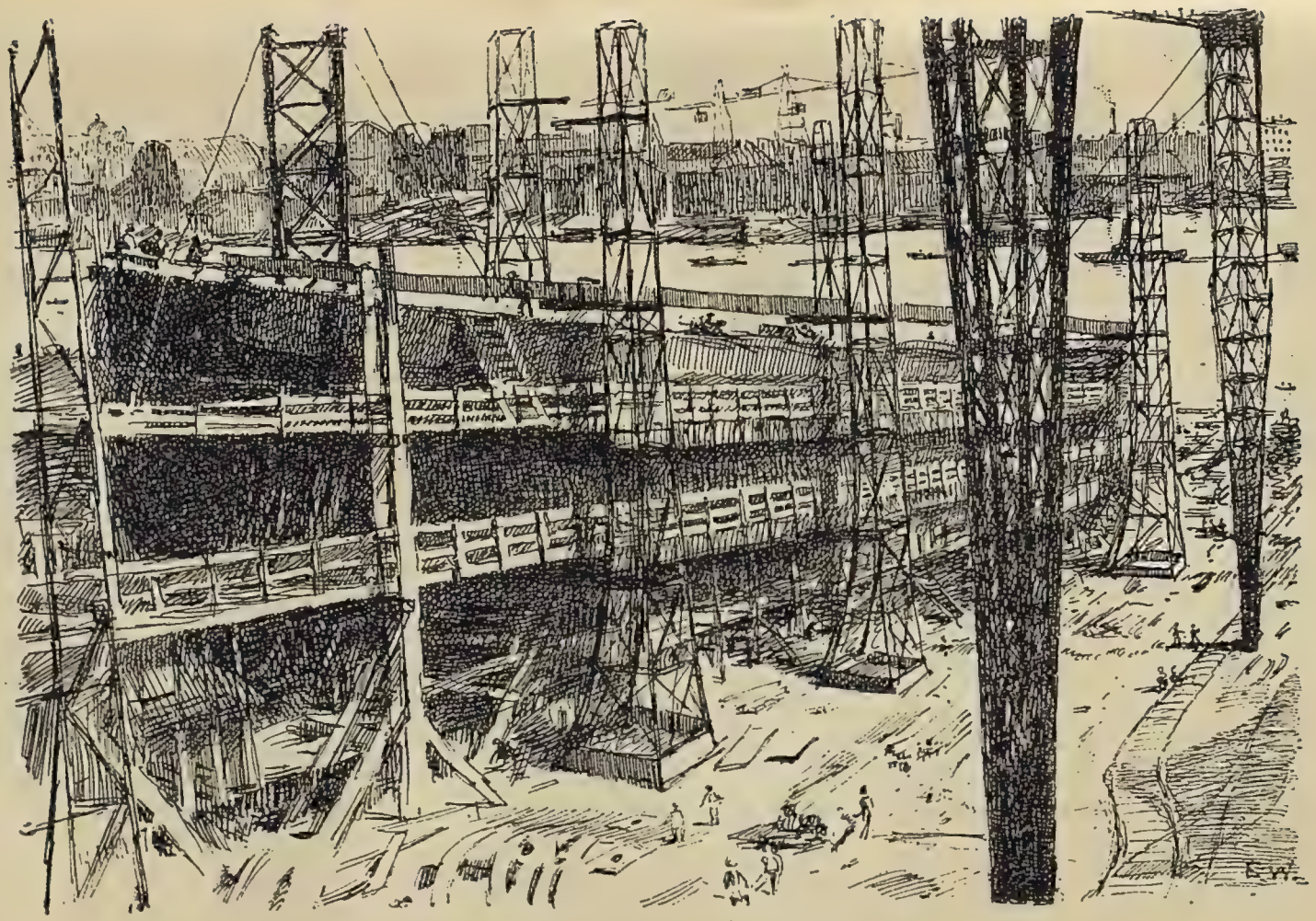
8-го августа текущего года СТО утвержден принятый в заседании Президиума Госплана СССР от 14/VII с. г. размер ассигнований судостроения на заводах СССР, а равно и распределение судов, подлежащих закладке в 1925/26 г. по заказчикам и местам постройки.

Этим знаменательным актом закончились подготовительные работы по развитию Советского судостроения. Ныне пролетарской промышленности предстоит создать свой коммерческий флот, для того, чтобы овладеть господством в Советских береговых морях и тем самым раз навсегда разрешить все вопросы, связанные и с внешней торговлей Союза и с торговым преобладанием в береговых морях.

Задачи не только величественные по своему содержанию, но и крайне тяжелые для исполнения.

Однако, мы уверены, что наши судостроители,—рабочие и техники,—блестяще справятся с нею, ибо нет ничего в мире, что могло бы остановить гений пролетариата, воспрянувшего к раскрепощенному труду.

Г. А. Абрамов



На Балтийском Судостроительном заводе. Постройка лесовозов

ЗАДАЧИ ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ ТОРГОВОМУ МОРЕПЛАВАНИЮ

Доклад т. *Полуяна* на митинге Общества Содействия Торговому Мореплаванию 10 июля)

Д. В. Полуян
Председатель Центр. Правл. Госторгфлота

Товарищи, наш сегодняшний митинг созван по необычному несколько вопросу — *о торговом мореплавании и о торговом морском флоте.*

Эти вопросы, товарищи, до сих пор были достоянием небольшой сравнительно группы людей, непосредственно соприкасавшихся с морем, с морским флотом. Для широких же масс вопросы торгового мореплавания, вопросы торгового флота были либо совершенно неизвестны, либо известны очень мало.

Наша печать, наши собрания почти никогда, может быть, за редкими исключениями, не уделяли особого места вопросам торгового мореплавания, и удивляться этому, конечно, не приходится. Тут был ряд объективных обстоятельств, которые естественно отодвигали вопросы морского флота и торгового мореплавания на задний план. Выражаясь фигурально, можно сказать, что этот участок в нашем общем стратегическом плане занимал место пассивного участка, в то время, как другие участки — промышленность, сельское хозяйство, — естественно, занимали активное место в нашем общем хозяйственном плане.

Кроме того, товарищи, вы знаете, что мы только недавно, совсем недавно вышли на внешний рынок и начали завязывать торговые связи с иностран-

ными государствами. До этого же времени мы были подвергнуты блокаде, торговых связей с заграницей у нас не было. Вопросы торгового мореплавания, естественно, поэтому не могли занимать сколько-нибудь заметного места.

Теперь положение совсем иное. Усилиями партии, рабочих и крестьян мы восстановили целый ряд отраслей промышленности, мы подняли сельское хозяйство, мы усилили товарооборот в стране, мы приступили к внешней торговле. Наш вывоз и ввоз с каждым годом растут. Как это выражается в цифрах — вам товарищ *Красин* подробно обрисует в своем докладе.

Поскольку мы имеем рост внутреннего и внешнего товарооборота, вопросы торгового мореплавания не могли не встать перед партией, перед нашим государством в целом. Чтобы торговать — надо возить, а возить можно, лишь имея перевозочные средства.

И вот, товарищи, группа лиц, которым очень близки интересы торгового мореплавания, взяла на себя инициативу организации Общества Содействия торговому мореплаванию.

Каковы же основные задачи этого Общества?

Прежде всего — пропаганда идеи торгового мореплавания.

Жизнь выявила, что вопрос о торговом мореплавании у нас мало вентилировался, мало обсуждался, мало кому знаком, и основная задача Общества будет прежде всего состоять в том, чтобы вопросы торгового мореплавания сделать известными широчайшим массам населения крестьян и рабочих, ибо только тогда, когда мы крестьян и рабочих заинтересуем той живой связью торго-

вого мореплавания с их интересами, какая действительно существует,—только тогда мы сможем втянуть их в активное участие в деле возрождения торгового флота.

Морские пути самые дешевые пути, но лишь тогда, когда они находятся в собственных руках. Если же эти пути находятся в чужих руках, то они могут сделаться очень дорогими для нас, и факты, которые мы перед собой имеем, устанавливают это с несомненностью.

Мы наш экспорт и импорт сейчас в подавляющей массе транспортируем не на собственных торговых судах, а на иностранных. На иностранных судах вывозим мы нашу пшеницу, лен, лес.

В некоторых пунктах мы особенно слабы, в особенности в области нефте-перевозок. Здесь мы совсем не имеем собственного тоннажа, и наши нефте-перевозки целиком базируются на иностранном тоннаже.

Какое отсюда вытекает следствие? А вот какое: в области нефте-перевозок мы имеем колебание фрахтов от 19 до 60 шиллингов за тонну. В этом году у нас намечены нефте-перевозки в размере до 90.000.000 пудов, но ни одного пуда из этой массы нефти мы не можем вывезти на собственных пароходах, так как нефте-наливных судов у нас нет.

Ясно, что в таком положении мы дольше оставаться не можем. При таких условиях мы, естественно, должны будем отказаться от активной торговой политики.

Второй факт — наши лесные перевозки. Здесь мы тоже очень слабы. Мы участвуем нашим тоннажем в лесных перевозках в ничтожном проценте, а главную массу вывозим на иностранных судах.

И, разумеется, это сказывается на наших интересах, на интересах нашей торговли и самого производства, так как мы вынуждены платить иностранцам высокие фрахты.

Наконец, наш хлебный экспорт. Тут интересы торгового мореплавания непосредственно соприкасаются с интересами крестьян, ибо фрахт входит в состав цены хлеба. При высоком фрахте крестьянин и государство в целом неизбежно несут потери. А мы вынуждены платить повышенные фрахты, и все по той же причине отсутствия собственного тоннажа.

Интересы крестьян и торгового мореплавания связываются теснейшим образом. Разъяснить эту связь, показать ее крестьянам — это задача, которую и должно будет выполнить Общество Содействия торговому мореплаванию.

Вместе с тем в развитии торгового мореплавания заинтересованы и рабочие. И это понятно. Торговый флот можно ведь иметь только в результате его постройки, а построить можно и нужно на наших верфях, которые в настоящее время стоят без дела.

А безработные моряки, которых у нас насчитывается свыше 10 тысяч? О, они, конечно, будут приветствовать всякий почин в этом деле! Безработные моряки — это продукт развала нашего торгового флота, который шел двумя путями: путем естественного износа судов и того грабежа, который совершили белогвардейцы, уходя из Крыма. Вероятно, вам, товарищи, известно, что белогвардейцы, удирая в Константинополь, захватили с собой все суда, годные к плаванию, а нам оставили только такие, которые нельзя было вывести из наших портов за полной непригодностью к плава-

нию. И вот эти суда, которые мы взяли с кладбища и капитально отремонтировали, затратив неимоверно много средств, и составляют наш торговый флот. Насколько наш флот мал по сравнению с флотом европейских государств, можно видеть из следующих сравнительных данных.

В 1923 году *Англия* располагала 8200 слишком судов с общим тоннажем — 19.115.000 тонн. Это значит, что суда Англии могут сразу поднять 1.166 мил. пудов груза.

Германия. Здесь мы имеем наиболее любопытную картину. После версальского договора Германией был потерян почти весь торговый флот. И вот эта страна напрягает все усилия, чтобы заново создать торговый флот, и мы видим, что в 1920 году, т.-е. после версальского договора, Германия располагала всего 900-ми пароходов, а в 1923 году, т.-е. через 2 года после этого, она уже имеет 1745 пароходов с тоннажем в 2.745.000 т.

Америка. Здесь темп развития торгового флота идет, пожалуй, наиболее быстро. Еще в 1903 году количество судов в Северо-Американских Соединенных Штатах было сравнительно небольшим — 862 парохода. Но в 1923 году, т.-е. 20 лет спустя, в этой стране мы видим уже 3729 пароходов с тоннажем около 13 мил. тонн.

Весь мировой тоннаж насчитывает в 1923 году — 29.246 пароходов, с тоннажем в 62.335.000 т.

Наряду с колоссальным тоннажем, каким обладают отдельные государства, и в том числе даже мелкие, — скажем, Испания, которая в 1923 году располагала тоннажем в 1.198.000 тонн, — наша Республика имеет торговый флот в составе всего лишь 136 транспортных морских судов, с тоннажем

в 182.000 тонн. Стало быть, наш флот может поднимать только 10 мил. пудов груза, в то время как английский флот — 1.100 мил. пудов груза. Удивляться такому соотношению, конечно, не приходится. За годы гражданской войны мы пострадали неимоверно, но должен сказать, что и в царские времена наш торговый флот занимал самое последнее место. Объясняется это тем, что Россия в царские времена была, в сущности, колонией. В то время было такое положение, что заграничный капитал являлся к нам в деревню, покупал у мужика сырье и на собственных судах гнал хлеб и сырье заграницу. То же самое и импортные грузы: они доставлялись иностранцами на своих судах. Поэтому в царские времена торговый флот был в общем ничтожен. Он доходил до 900.000 тонн. Это максимальная ступень его развития, а далее, вследствие войны, интервенции и проч., он снижается до 182.000 тонн.

Вот, товарищи, каково соотношение между нашим тоннажем и мировым.

Какова доля участия нашего флота во внутренних и внешних морских перевозках?

Во внутренних перевозках мы можем обслуживать нашим флотом наши потребности на все 100%. Что же касается нашего участия во внешних перевозках, то оно чрезвычайно мало.

Вот, товарищи, несколько цифр, которые показывают долю участия нашего торгового флота во внешних перевозках. В 1913 году мы участвовали в экспорте и импорте в размере 130 милл. пудов, весь же экспорт и импорт составлял 1.700 милл. пудов. Таким образом, в 1913 году доля участия нашего флота во внешних перевозках выражалась всего

в 7,5%. В 1921 году доля участия нашего флота во внешних перевозках составляла всего 3,6%, в 1922 году — 8,6% и в 1923 году — 8,5%. Как будто, товарищи, соотношение благоприятное по сравнению с довоенным временем. До войны 7 с чем то процентов, а сейчас — 8,5%. Но нужно сказать, что раньше был довольно крупный экспорт и импорт, а сейчас экспорт и импорт представляются в других цифрах, гораздо меньших.

Но, товарищи, тут вопрос не в сегодняшнем, а в завтрашнем дне. Если мы останемся и дальше с тем же тоннажем, которым мы располагаем сейчас, то через каких-нибудь 2 — 3 года доля нашего участия во внешних перевозках сведется почти к нулю.

Вот показательные цифры: в 1925 году экспорт и импорт намечен по Балтийскому, Черному и Северному морям в размере 433 милл. пудов. Если к тому времени наш флот не увеличится, то его участие в перевозках будет выражаться в размере 2,8%; в 1926 году, в котором намечается еще больший экспорт, доля участия нашего флота во внешних перевозках снизится до 2,2%; в 1927 году — до 1,7% и, наконец, в 1928 году — до 1,4%. Это почти ничего, почти нуль. При этих условиях мы неизбежно с нашим экспортом и импортом попадем в зависимость от иностранцев, которые будут диктовать нам такие фрахты, какие им заблагорассудятся.

Вот где лежит для нас основная опасность. Через эти ворота легко попасть в кабалу к иностранному капиталу. Поэтому наша задача состоит в том, чтобы позаботиться о завтрашнем дне и не допустить тот флот, которым мы располагаем сей-

час, к постепенному и окончательному разрушению и, таким образом, оказаться на морях с голыми руками. Вот в чем суть проблемы и вот над чем нам надо подумать.

Задачей Общества Содействия торговому мореплаванию, как я сказал выше, является широкая пропаганда идеи торгового мореплавания и ознакомление населения с задачами торгового флота и с теми перспективами, которые перед ним стоят.

В чем же конкретно состоит эта задача? Она состоит в том, чтобы не допустить торговый флот до развала, чтобы строить заново этот флот.

Можно, товарищи, строить флот двояким путем. Во-первых, за счет казенных средств, казенных субсидий; но вы знаете, что советская казна очень бедна, что в ней денег не так много, а свободных и совсем нет. Приходится, стало быть, подумать и о каких то других источниках, о других способах добывания этих средств на постройку торгового флота.

Товарищи, в этом отношении история нам оставила кое-какой опыт, и я думаю, что этим опытом нам обязательно нужно воспользоваться. Вот вам первый опыт — Германское Общество „Флоттенферейн", которое было организовано в конце 90-х годов прошлого столетия. В свое время Германия была страной с сугубо континентальными настроениями. Немцы говорили, что будущее Германии на суше, а не на море. Но это продолжалось не особенно долго. Бешеный темп развития капитализма, борьба с Англией заставили немецкую буржуазию и правительство пересмотреть этот вопрос и вступить на путь создания мощного военного и торгового флота. И вот они организуют

Общество, которое берет на себя задачу пропаганды идеи торгового мореплавания, создания „морского настроения“ в народе. Общество демонстрирует суда, направляя их по рекам к тем пунктам, которые населены огромными массами, чтобы те видели их. Вновь построенным пароходам даются названия разных городов. В результате, начиная с 900-х годов, Германия быстро развивает свой торговый флот.

Это пример Германии, страны капиталистической, которая создала торговый флот в интересах капиталистической клики, и все же опыт этот очень показателен, и, несомненно, этим опытом нужно воспользоваться и кое-что из него взять.

Но мы имеем и ближайший к нам опыт — это опыт Доброфлота, который и поныне существует и который и до сих пор очень популярен по своему имени, не знаю, как по своей работе. Его во всяком случае широко знают, гораздо больше, чем Госторгфлот. Как был создан Доброфлот? Он был создан в 1878 году, в царское время, после русско-турецкой войны, когда у нас дело с флотом оказалось очень слабым. Тогда возникла мысль об организации такого общества с тем, чтобы на средства, добываемые путем добровольных пожертвований, начать строить суда. Добровольный флот возник, так сказать, в казенном порядке и, как это ни странно, в ближайшие же три месяца им собираются 3 миллиона рублей, и Общество приступает к постройке судов.

Это было в царское время, когда крестьянин был забит, темен и, конечно, не выдерживает никакого сравнения с нынешним крестьянином, который прекрасно понимает свои интересы и инте-

ресы того государства, хозяином которого он сейчас является. Это было в то время, когда в деревне господствовал исправник и урядник. Тем не менее мы видим, что организация Общества даже в то время дала довольно большие результаты.

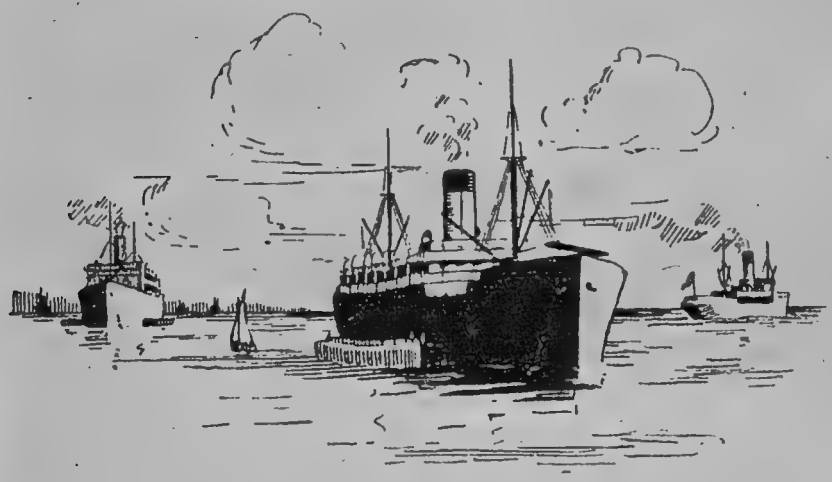
Вот вам пример 1904—5 года (время русско-японской войны), когда был образован Комитет по сбору пожертвований на военные суда. Целых 20 миноносцев удалось построить на деньги, пожертвованные широкими слоями населения. Это все опыты, относящиеся к прошлому, но мы имеем и опыт, относящийся к нашему времени, опыт, примененный в советской стране, это организация Добролета. Вы знаете, как это дело у нас быстро пошло, какой живейший отклик оно нашло среди рабочих и крестьян и как это Общество укрепилось и начало строить аэропланы, воздушные корабли. Целые эскадрильи построены этим Обществом друзей воздушного флота в самый короткий срок. Сейчас оно имеет около 1 миллиона членов и ставит своей задачей в ближайшее время дойти до 3 миллионов.

Вот, товарищи, опыт, который дает нам право надеяться, что и то Общество, которое мы организуем, которое еще делает только первые организационные шаги, тоже будет иметь успех среди трудящихся Союза Советских Социалистических Республик. Мы уверены, что трудящиеся живейшим образом откликнутся на задачи и цели этого Общества, что они будут охотно вступать в его члены, будут охотно вносить свою лепту на дело возрождения торгового флота Союза ССР.

Я думаю, товарищи, что мы объединенными силами, при активном участии трудящихся масс

осуществим эту идею возрождения торгового флота в нашей Республике. На море мы еще имеем остатки блокады. Чтобы с этими остатками блокады покончить, нам надо построить мощный торговый флот.

Пусть Союз Республик будет силен не только на суше и в воздухе, но и на море. Вот девиз Общества Содействия Торговому мореплаванию. *(Аплодисменты).*



ТОРГОВЫЙ ФЛОТ И НУЖДЫ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Доклад *И. Н. Смирнова*

Наркомпочтель тов. И. Н. Смирнов

Товарищи, мне пришлось за последний месяц работать, по поручению Правительства, в специальной Комиссии при СТО по обследованию наших морских пароходств. Задача, поставленная правительством перед нашей комиссией (туда входили многие авторитетные работники, помимо членов ее), заключалась в том, чтобы выяснить, почему наше морское пароходство убыточно и что нужно сделать для того, чтобы мы были на море так же сильны, как мы сильны на суше.

И вот, когда мы приступили к работе, перед нами не стоял прямо так вопрос, что нам нужно свой флот иметь; мы подходили к этому вопросу, рассматривая отдельные части морского торгового флота. Мы задались вопросом — почему у нас высокий фрахт и, детально изучая этот вопрос, приходили к заключению, что морской фрахт высок потому, что у нас нет своего флота. Мы задавались вопросом — почему финансовое положение нашего транспорта плохо, и опять мы приходим к выводу, что оно плохо потому, что мы находимся в зависимости от заграничного транспорта. Почему вообще наш флот убыточен? Он убыточен потому, что он чрезвычайно изношен, чрезвычайно разнокалиберен, чрезвычайно слаб.

Здесь тов. Полуян говорил, как флот этот слаб. Я могу добавить, что если мы не будем строить

или покупать пароходов новых, и если наша внешняя торговля будет идти тем темпом, каким идет сейчас, то к 1928 году мы на своих русских пароходах сможем вывезти 1% наших грузов, т.-е. почти подходим к нулю.

И когда мы, изучивши этот вопрос,—а сегодня было у нас заключительное заседание нашей Комиссии,—мы поставили вопрос основной—что же делать? Мы пришли к заключению: нам нужно строить свой торговый флот. *(Аплодисменты).*

Мы привыкли думать и думали тысячу лет, что мы государство сухопутное. И действительно, если представить себе нашу равнину российскую, громадную шестую часть света, где моря так далеко, мы—целый огромный материк. Вся наша история прошла вдали от моря. Мы так привыкли думать, так убедили себя, и как будто действительно история нам подсказывает, что нам не надо тянуться к морю.

Вспомните: когда Русь вступила в связь с Европой, в каком положении была торговля на Руси? В первый период русской истории, когда Новгород держал в своих руках внешнюю торговлю, через него шла торговля с Европой. Русские купцы, гости, как они назывались, на внешний рынок не выходили. Немецкий союз, именуемый ганзейским союзом, не пускал их в Европу, не пускал в Любек, не пускал в Бремен, не пускал в Гамбург. Немцы сами приезжали в Новгород и здесь покупали товары, а потом вывозили за границу и наживали колоссальные деньги.

Около тысячи лет так шло. Ту же самую пушнину, которую продавали новгородские гости заграницу, эту пушнину тов. Красин вывозит заграницу и сей-

час, но тогда она шла через иностранцев, а теперь мы хотим держать ее в своих руках.

Московская Русь. Опять в Москве, в Архангельске, в Вологде сначала появляются английские, а потом голландские купцы. Они держат торговлю с Россией в своих руках. Опять огромные средства нашей страны утекали в чужие карманы.

Сотни лет мы на этом теряли, сколько потеряли, подсчитать очень трудно.

Настал новый период — петербургский период. Мы сделали попытку, прорубили окно в Европу. Нам она близка стала. Но нарождающийся русский капитал, отечественный капитал обратил свое внимание не на внешнюю торговлю, а пошел внутрь страны, стал хищнически эксплоатировать нашу богатую сырьем страну и этим удовлетворился. Новые сто лет мы находимся во власти иностранного капитала.

Но теперь мы живем в совершенно иную эпоху, мы создали новое государство — Советское государство, мы национализировали крупную промышленность, мы национализировали землю, — все в наших руках. И вот, имея эти огромные богатства, мы выходим на внешний рынок.

Мы хотим быть монополистами с нашим сырьем, а Россия всегда была сырьевой страной для Европы. Была она такой и в старом периоде, была и в средние века, и в нашу эпоху.

Но может ли тов. Красин, руководитель нашей внешней торговли и, как говорят, ведущий происхождение по прямой линии от новгородского гостя Садко, может ли он удержать монополию в своих руках, не имея торгового флота? Может, при помощи великого напряжения, комбинируя

всякие договоры с отдельными обществами заграницей, выгадывать, выигрывать кое-что на фрахте, но до известного времени, до известного периода. Настанет момент, когда иностранные транспортники объединятся, захватят в свои руки торговый флот Европы и предпишут тов. Красину такие условия, когда его монопольное право на вывоз сырья обратится в нуль.

Наша монополия сырьевой торговли, посредством которой мы регулируем жизнь внутри, — это звено, за которое нужно ухватиться обеими руками. Это звено может вырваться из наших рук. Вот к какому выводу пришла Комиссия: „Нам торговый флот необходим для того, чтобы удержать внешнюю торговлю в своих руках, чтобы остаться монополистами в вывозе сырья на внешний рынок“.

Торговый флот построить — дело чрезвычайно трудное, это дело трудное до революции, до войны, оно еще труднее теперь, когда государство обеднело. Нам трудно поднять, не только захватить внешнюю торговлю на 100% в свои руки.

Если мы поставим задачей, как мы думали в Комиссии, захватить вывоз в свои руки, и при помощи флота, который удовлетворит наши нужды на 25%, регулировать фрахты на европейском рынке, то и это потребует колоссальной суммы. Придется очень и очень подумать, прежде чем приступить к осуществлению этой задачи. Не раз, не два правительство подходило к этому вопросу, не раз, не два подходило оно к необходимости постройки флота и останавливалось перед огромными трудностями, которые встают на этом пути.

Если мы раньше вывозили 70% всех наших товаров по морю и только 30% по железной до-

роге, то мы теперь, в 1923—24 году, вывозим по морю 90%.

Мы говорим: мы сейчас в отношении путей в Европу в худших условиях находимся, чем до 1914 года. Между нами и Средней Европой, скажем, Германией, которая являлась одним из основных рынков, куда мы сбывали наше сырье, между нами выросли барьеры. Барьер польский, барьер румынский, барьер прибалтийских республик. Эти барьеры, особенно прибалтийский барьерчик, живут за наш счет. Значительную долю своих доходов они берут с тех пошлин, которые налагают на товары, проходящие в нашу страну через их государства. И нам приходится идти через тот узкий проход, который остался в наших руках, через Ленинград, и мы идем туда.

Чем менее места остается для непосредственной смычки на суше с средней Европой, тем сильнее мы должны держаться за море, за торговый флот, который остается в наших руках. Мы сейчас более заинтересованы в морской торговле, чем это было в 1913 году, ибо прямой железнодорожной связи между нами—страной сырья—и Германией—страной промышленной индустрии—нет. Флот нам нужен, а флот требует огромных денег. Но средства, вложенные в постройку торгового флота—это может быть наиболее рентабельное, наиболее выгодное для нашего времени дело. Мы строим сейчас паровозы. Они нужны, потому что развивается наш железнодорожный транспорт, они нужны, потому что надо поддерживать работу наших паровозостроительных заводов. Но когда то потребуются эти паровозы? Между тем машиностроительные заводы требуют от государства для по-

стройки этих паровозов громадных средств. Но вот мы строим флот и мы на другой же день начинаем реализовать затраченный нами капитал, мы начинаем получать прибыль. Морское дело — одно из самых рентабельных дел, оно выгодно с точки зрения государственных интересов. Что делается на наших судостроительных заводах? Я был недавно в Ленинграде. Прекрасные судостроительные заводы. Правда, они были приспособлены к военной обороне страны. Сейчас Балтийский завод, Путиловский завод Судостроительным трестом загружены только на 15%. Их осматривала группа германских инженеров. Они поражались этими заводами, они увлекались ими, находя их не хуже некоторых заводов в Германии, но эти заводы бездействуют. Мы сейчас не так богаты, да мы и не хотим строить сейчас военный флот. Но мы можем на этих заводах строить торговые суда. Нам не нужно создавать для этого специальные заводы, они для этого годятся, их можно приспособить. И мы считаем, что 50.000 рабочих металлистов высокой квалификации, сейчас не находящих применения своему труду, найдут себе работу на этих заводах. В Донбассе, отдаленном от Ленинграда, от Николаева на Черном море, будет развиваться тяжелая индустрия, развиваться машиностроение, подыматься добыча угля, добыча топлива. Общее количество добываемого угля, общее количество выбрасываемого на рынок чугуна, металла увеличится, и от этого увеличения произойдет удешевление металла. Чем шире разовьется тяжелая индустрия, тем дешевле должна быть продукция. Мы сейчас ставим задачу развития и удешевления легкой индустрии, и мы кое-чего в этой

области достигли. И вот сейчас перед нами выдвигается задача об удешевлении продукции тяжелой индустрии, ее нужно удешевлять во что бы то ни стало, но каким путем? Вот перед нами открывается путь, чрезвычайно выгодный. Но все же взвалить на плечи государственного бюджета огромные затраты по воссозданию торгового флота—это будет чрезвычайно непосильной вещью, вещью чрезвычайно трудной. Сейчас поднимается тяжелая индустрия, но не только на тяжелой индустрии развивается морская торговля. У нас должны найти применение своего труда те моряки, которые сейчас находятся без работы, и те, которые сейчас учатся и будут моряками. Эти люди приобретут профессию, они уйдут на наши моря, как опытные моряки будут заниматься рыбной ловлей. Мы все знаем, что сейчас наше Мурманское побережье, омывающее берега Ледовитого океана—богатейшее рыбное место, что в настоящее время оно эксплоатируется—не нами—на все 100%! Кого только там нет! Там и норвежцы, там и шведы, там и англичане. Вспомните ноту Керзона относительно 7-ми мильной полосы: она касалась побережья Мурмана. Там сейчас хозяйничают чуждые нам люди, там хозяйничают европейские капиталисты, они вылавливают богатства, а мы сидим на берегу. Нам нужны опытные моряки и соответствующие суда. И вот, с развитием торгового флота и судоходства, в этой области открывается широкая дорога, открывается возможность освободиться от этого иностранного засилия.

Мы сейчас вступили в тяжелую и длительную борьбу с европейским капиталом. Эта борьба—не война вооруженная, борьба мирная. Эта борьба

более тяжелая, в авангарде ее идет наш Внешторг. Кто победит в этой борьбе? Победит в этой борьбе тот, кто овладеет в конце концов положением и для того, чтобы нам овладеть этим положением, для того, чтобы нам выдержать борьбу, не проиграть ее на мирном поле промышленности и торговли, нам нужно подкрепить наш передовой боевой отряд— Внешторг новым оружием — торговым флотом.

Каждый раз, когда Советскому правительству приходилось встречать новые и новые затруднения в столкновении с нашими многочисленными врагами, оно обращалось к широчайшим массам трудящихся, и правительство всегда находило в них горячий отклик, желание помочь, прийти на помощь. Конечно, поднять государству на свои плечи постройку флота, стоющего десятки миллионов руб., постройку, расчитанную на пять лет, поднять ее только на своих плечах— это было бы задачей непосильной. Вот почему перед нами стоит задача, в целях полного освобождения от европейского капитала, от его засилья, — объединить усилия правительства с той помощью, которую оно ожидает и которую, надеюсь, получит от широчайших масс трудящихся нашего Союза. И мы думаем, что как и в других областях, так и здесь широкие слои советских граждан трудящихся окажут правительству не только моральную, но и финансовую помощь. И опираясь на это сочувствие и на денежную и финансовую поддержку широких кругов советских граждан, мы этот флот построим, и эту битву, которую дадим иностранному капиталу для овладения внешним рынком, за удержание монополии внешней торговли в своих руках, мы выиграем. *(Аплодисменты).*

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ И ОБОРОНА СТРАНЫ

Доклад *Л. Д. Троцкого*

Л. Д. Троцкий

Товарищи, с тех пор как мы стали несколько оправляться от войны и оглядываться вокруг, мы замечаем, что у нас имеются ужасающие нехватки во всех областях. Можно сказать, что чем заметнее практически успехи нашего хозяйственного и культурного строительства, чем несомненнее мы хозяйственно оживаем, тем больше, тем ярче мы замечаем практически на каждом шагу нехватки во всех областях. Одной из таких нехваток является чрезвычайно слабое состояние нашего торгового морского флота.

Раньше, помнится, в кое-каких учебниках государства делились на морские и континентальные. Эта классификация, в сущности, несостоятельна. Конечно, Швейцарию или Чехо-Словакию нельзя причислить, даже с натяжкой, к морским государствам. Но, за очень немногими исключениями, все государства являются морскими в том смысле, что примыкают одним боком или больше того к морям. Но не все это соприкосновение одинаково чувствуют и, главное, не все одинаково способны его использовать. Морская ли держава Китай? Как будто морская — примыкает к Тихому океану. Но Тихий океан в руках не у Китая, а у империалистических тюремщиков Китая, которые стоят на страже китайской замкнутости и зависимости и тем самым превращают насильственно

Китай в континентальное государство. На самом деле разница между континентальным и морским государством коренится не в какой либо внутренней природе государства, или не столько в этом, сколько в уровне развития государства, сколько в его роли в мировом хозяйственном обороте.

За первые три—четыре года нашей революции мы склонны были бы забыть, что мы морское государство, мы склонны были бы позволить причислить себя к континентальным государствам, если бы наши враги не напоминали нам о том, что у нас имеются морские границы, а их не мало. На 53 тысячи километров общей государственной границы у нас около 39 тысяч километров морской границы, т.-е. больше $^2/_3$, пожалуй, даже ближе к $^3/_4$, и наша гражданская война в очень большой степени разыгрывалась вдоль морских берегов и путем операций, связанных с работой флота. Нам напомнили с военной стороны во время гражданской войны, что у нас имеются морские границы, а с того времени, как мы стали переходить на мирное положение (разумеется — не всегда, этого нам не дадут), мы заметили, что мы морское государство, потому что наш экспорт и импорт находятся в величайшей зависимости от работы морского транспорта.

Товарищи, здесь работники, более моего близко стоящие к этим задачам, скажут о работе торгового флота более ясно, более компетентно, чем мог бы сказать я. Но я позволю себе отметить и всемерно подчеркнуть одно центральное обстоятельство в этом вопросе. Каждое государство, каждое капиталистическое государство, которое втягивается в мировой товарооборот, стремится

обеспечить себя в том или другом размере собственным торговым флотом по соображениям промышленно-коммерческого характера: уменьшить дань, которую платит за фрахт другим государствам, развить собственное судостроение, улучшить свой торговый баланс, оставляя внутри страны ту часть золотого экспорта, который покрывает издержки транспорта. Эти соображения, эти доводы — общие для нас, как и для каждого капиталистического государства, и мы заинтересованы в этом, но у нас есть один интерес, который превышает все эти интересы и который делает для нас вопрос о создании собственного торгового флота вопросом исключительной, первостепенной, принципиальной важности. — Наш товарооборот с капиталистическим миром основан на монополии внешней торговли. — Монополия внешней торговли есть один из основных законов советского государства. Монополия внешней торговли ограждает социалистическое строительство внутри нашего Союза. Если бы пала монополия внешней торговли, чего не будет, ну, скажем, теоретически, если бы пала, то это значило бы, что мы раскрываем все двери, все ворота, все окна вторжению хаотическому, стихийному напору иностранного капитала, и он бы расхитил, разбил все те устои социалистического строительства, которые мы заложили и продолжаем закладывать. Монополия внешней торговли есть для нас один из основных принципов пролетарской диктатуры и социалистического строительства. Монополия внешней торговли — есть закон. Закон опирается на силу, на силу государства, правящего класса. Пока мы остаемся в рамках Советской республики, этот закон незыблем,

но когда мы открываем двери во внешний мир, там этого закона нет.

На морях, где пролагаются пути торговли, там господствует частный капитал, и господство частного капитала выражается в том, что ему полностью и целиком подчинен и торговый мировой флот.

Сейчас можно сказать, что капиталисты различных стран еще не централизованы, раздроблены между разными государствами и все таки имеют в своих руках почти полную монополию торгового флота в отношении нас. В этом главная опасность: монополия внешней торговли у нас, монополия торгового флота у них. Монополия против монополии. И надо себе отдать ясный отчет в том, что их монополия — монополия материальная, монополия судов, монополия орудий, монополия транспорта—есть очень могущественная монополия. Они разделены, разъединены конкуренцией, национальной империалистской сварой, и в этом наше огромное преимущество: если бы этого не было, мы имели бы случай десять раз погибнуть, раньше на поле битвы, а затем на поле мировых хозяйственных свар и столкновений.

Они разъединены, но вовсе не исключена возможность попытки коалиции, объединения торговых флотов под руководством сильнейшей торговой империалистской державы против нас, против монополии внешней торговли советского государства, а монополия внешней торговли есть основной закон, и уступок здесь быть не может. *(Аплодисменты).*

И поэтому не только для того, чтобы обеспечить выгодный торговый баланс, не только для того, чтобы пустить на внутреннюю промышлен-

ность, на судостроение те 30.000.000 золотых рублей, которые мы заплатили за фрахт истекшего года, и те еще большие миллионы, которые с развитием экспорта нам пришлось бы уплатить, не только для этого,—хотя это и очень важно,—но и для того, чтобы оградить себя от организованного империалистского вымогательства, от шантажа монополистов, экспроприаторов, транспортеров, владык всех путей и средств мирового транспорта, мы обязаны создать и мы создадим свой собственный торговый флот. *(Аплодисменты).*

Товарищи, я не буду на этом останавливаться, повторяю, об этом скажут точнее и компетентнее меня, позвольте несколько слов сказать о том подходе к этому вопросу, который мне кажется необходимым с точки зрения обороны нашей страны.

Я уже упомянул, что время гражданской войны нам жестоко напоминало, что у нас есть морские границы. Гражданская война до известной степени развилась путем соединенных операций и господства наших врагов на морях, не только на внешних, но и на внутренних. Вы помните оккупацию Одессы, полуоккупацию с моря Крыма, операции Мурманские, в Архангельске, Владивостоке и вообще на Дальнем Востоке, господство белогвардейского и чужестранного элемента на Каспийском море, когда Астрахань оказалась отрезанной от Баку. — Все время гражданской войны вопрос о нашем положении на морях внешних и внутренних, как, например, на Каспийском море, играл колоссальную роль.

Правда, после этого наблюдалось в некоторых советских кругах, я бы сказал, такое ликвидаторское отношение к вопросу о военном флоте:

„Мы слишком слабы, чтобы думать, чтобы мечтать о собственной военной морской силе, о самостоятельной обороне морскими средствами наших границ“. Вот рассуждения, которые приходилось, да и приходится сейчас слышать не раз, но тем не менее у нас есть морские границы и есть охотники наложить на них руки.

Как же быть? Говорят: „есть средства береговой обороны, береговая артиллерия, авиация“. — Конечно, это средства очень серьезные и ценные. Береговая артиллерия, но берегов у нас много. Я уже сказал, чуть не 30.000 километров. Как устроить береговую артиллерию на таком протяжении? Очень много артиллерии надо. Как бы не вышло дороже, чем флот.

Скажут: „надо артиллерию сделать подвижной“. Как ее передвигать? Очевидно, поставить на суда и передвигать вдоль берегов туда, где грозит опасность. Очевидно, надо артиллерию на судах устроить так, чтобы она была пригодна для боевых задач, а для этого надо защитить броней от неприятельских ударов. Но так мы можем додуматься до линейного корабля. И многие критики идеи самостоятельного нашего флота, морского, военного флота, начиная с доводов о береговой артиллерии, с артиллерийской береговой обороны, переходя со ступеньки на ступеньку, благополучно додумаются до того, что в системе береговой обороны морские суда имеют кое-какое значение, и от военного флота мы отказаться не можем.

Разумеется, флот наш должен быть сведен, и он будет сведен, сводится к размерам, которые отвечают в самом строгом смысле слова задачам обороны наших морских границ.

При правильной постановке вопроса, это одна из самых дешевых систем обороны морских границ, ибо не даром морские границы прилегают к морям, и не даром по морю лучше всего плавают суда.

Наши расходы на военный флот могут быть очень скромны, и должны и будут очень скромно сведены к минимальному минимуму, но тем важнее для нас теснейшее сотрудничество и содружество военного и торгового флотов. У них очень много общего: в военное время торговый флот, разумеется, целиком и полностью подчиняется нуждам и потребностям обороны. Торговые суда вооружаются, превращаются в вспомогательные боевые суда, играют роль тральщиков и выполняют необходимую роль транспорта для военных десантных операций, и все, что служит торговому флоту, его техническое оборудование, производство этого технического оборудования, наконец, судостроение — все это является базой военного флота и для военного судостроения.

И, наконец, личный состав — из торгового моряка можно сделать хорошего военного моряка — это дело гораздо более простое, ибо тут мы имеем по меньшей мере полуфабрикат, а не сырье. Торговый моряк может с успехом выполнять очень многие задачи и нести службу в военном флоте.

Но у нас, товарищи, есть еще один момент, который нам нужно реализовать: сама система обучения должна быть согласована. В капиталистических странах обучение военного моряка централизировано в руках государства, а обучение моряка торгового — является в большинстве случаев делом частных обществ, торговых компаний, могущественнных транспортных объединений и проч.

У нас и то, и другое в руках государства, и сама система обучения, централизованная и правильно поставленная, может обеспечить взаимно заменяемость военного и торгового моряка не во всех, но во многих отраслях работы.

Мы сейчас заново создаем и воспитываем военный флот, и нам заново, почти начиная с нуля, придется создать и строить крепкий, могущественный торговый флот. Для этого мы располагаем ценнейшим мотериалом — пореволюционным человеческим материалом. Такого человеческого материала, — упругого и ловкого, выносливого и энергичного, дисциплинированного и сознательного и насквозь проникнутого духом энтузиазма,— такого человеческого материала нет ни в одной капиталистической стране. *(Аплодисменты)*.

Мы это доказали краткой историей возрождения нашего военного флота. Мы израсходовали во время гражданской войны драгоценный революционный капитал — старый флот, от которого почти ничего не осталось. Наши суда многие моряки называли „металлическим ломом“, потому что не было одухотворяющей этот „лом“ организованной, живой, сознательной военно-морской силы. И мы снова начали с нуля. Мы обратились к рабочему и крестьянскому молодняку на помощь, и к нам пришел комсомол. *(Аплодисменты)*. Здесь мы имеем перед собой тысячи и тысячи пореволюционных рабочих и крестьян, которые одинаково готовы на любом участке нашей работы учиться, строить, если нужно, бороться и погибать за дело рабочего класса.

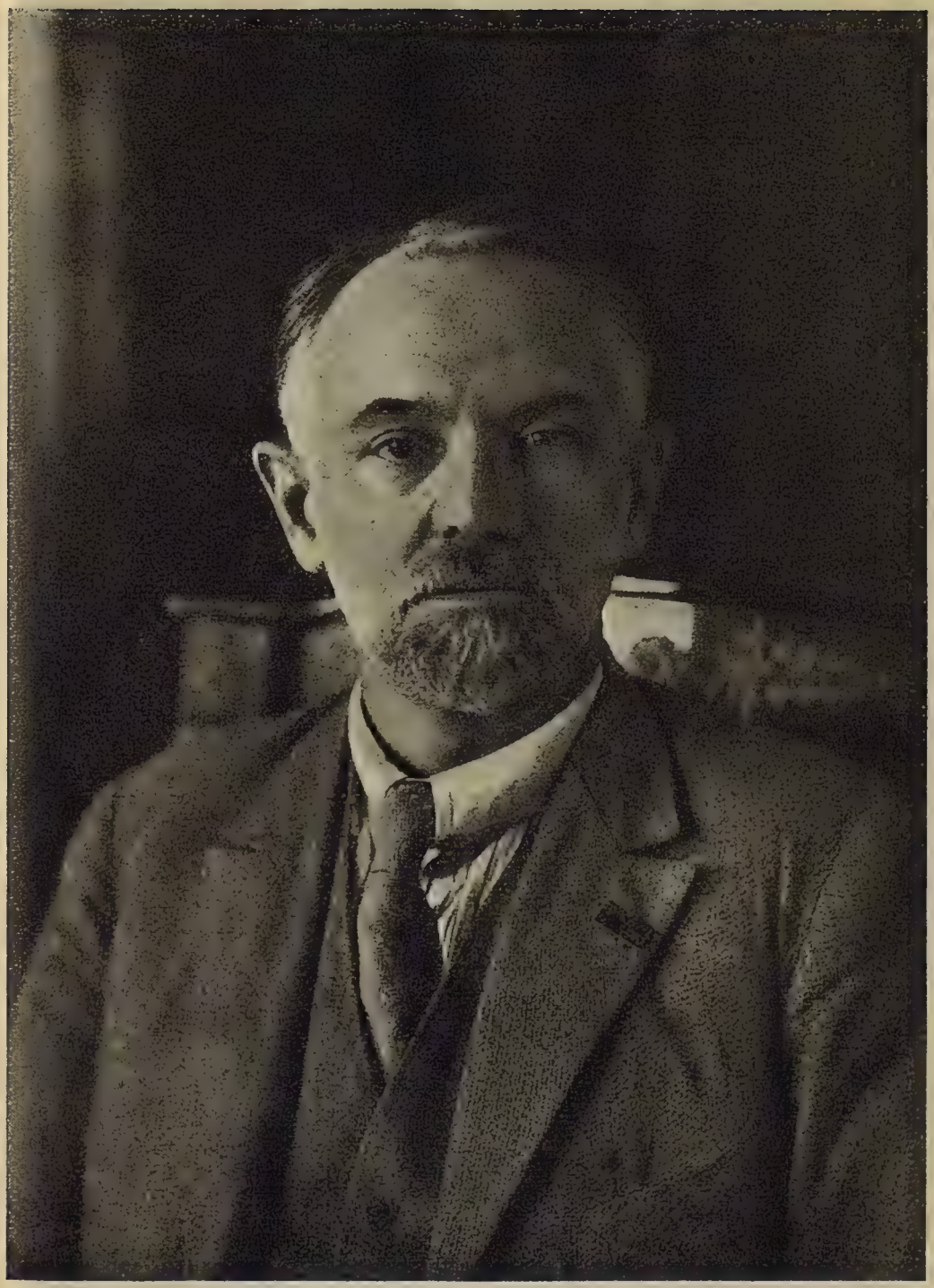
И вот, за короткое время этот молодняк развился, окреп, и уже наши немногочисленные морские военные корабли представляют собой живую

активную и дееспособную организацию *(аплодисменты)*. И нет никакого сомнения в том, что из этого источника, неисчерпаемого, неповторимого нигде, мы будем черпать силы и в постройке нашего торгового флота *(аплодисменты)*.

Вот почему в успехе мы не сомневаемся ни на один час. Трудности велики. Но при правильном централизованном подходе сверху, при пробуждении сознания в необходимости торгового флота снизу, при инициативе, активности, при правильном сочетании сил, при создании организации, которая будет счастливо дополнять инициативу государственных органов, мы с этой задачей справимся, и монополию внешней торговли мы подкрепим организацией крепкого, организованного торгового флота под красным вымпелом Советского Союза *(бурные аплодисменты)*.

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ И ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

Доклад *Л. Б. Красина*



Наркомвнешторг тов. Л. Б. Красин

Товарищи, восстановление нашего Союза совершается подобно выздоровлению могучего молодого организма. Тяжкие и долгие годы затратили мы на борьбу за самое существование наше, за оборону границ рабоче-крестьянских государств, учрежденных трудовым народом России. Постепенно от этих тягчайших задач военной обороны, борьбы на фронтах, укрепления основных устоев нашего хозяйства, постепенно переходим мы к более сложным и более тонким задачам государственного и хозяйственного строительства.

Недавно кто то из товарищей, кажется, тов. Рыков, вспоминал, как далеко, несмотря на относительно медленный ход нашего восстановления, как все таки мы далеко ушли от этих первых лет нашей борьбы. Он вспоминал время, когда у нас в Совете Народных Комиссаров никто иной, как Владимир Ильич, по карте следил за ходом какого нибудь маршрута с хлебом или с дровами. Сегодня за движением маршрутов с углем, хлебом, дровами следят лишь второстепенные сотрудники соответствующих Наркоматов. Мы, повторяю, не замечая в повседневной нашей жизни этого сравнительно медленного движения, ясно все же видим, как мы подвинулись вперед, как только отходим на более или менее значительный период.

Целый ряд успехов в области хозяйственного и экономического восстановления мы можем перечислить, а у вас они на глазах. Мы только что успешно закончили проведение денежной реформы. В прошлом году мы окончательно утвердили и достигли активного баланса. После девятилетнего паралича нашей хлебной торговли мы сразу определенно и уверенно выступили на внешнем рынке с нашим хлебом.

И вот теперь мы вплотную подходим, как к очередной задаче, к разрешению задачи о нашем торговом флоте, о нашем коммерческом мореплавании. Задачи торгового флота, как это уже было ясно из речей предыдущих ораторов, вытекают для нас главным образом из потребности во внешней торговле. Внешняя же торговля является, само собой разумеется, одной из жизненнейших функций нашего Союза. Несмотря на обширность нашей территории, несмотря на разносторонность естественных богатств нашего Союза, мы, разумеется, по целому ряду всех вам известных внутренних и внешних причин, не можем обойтись без внешней торговли, не можем обойтись без целого ряда недостающих нашим фабрикам и заводам материалов, оборудования и средств производства, которые мы не можем и не умеем еще производить в нашей стране.

Но для того, чтобы покупать, мы должны продавать; для того, чтобы импортировать, мы должны наладить экспорт, а наша страна всегда была страной экспорта сырья, страной экспорта хлеба и продуктов сельского хозяйства. По самому своему характеру главнейшими предметами нашего экспорта являются: лес, лен, пенька, шерсть, кожа, пушнина,

нефть с ее продуктами, или продукты сельского хозяйства, как хлеб, жмыхи и всякого рода сельско-хозяйственные экспортные продукты, как яйца, пух, перо и т. д. Все эти экспортные товары являются по преимуществу громоздкими, тяжелыми товарами, перевозка которых по ж. д. не рентабельна, и поэтому морской транспорт в деле нашей внешней торговли и в довоенное время играл преобладающую роль. Здесь уже было указано, что со времени мировой войны положение наше в отношении связи с Западом изменилось в сторону невыгодную постольку, поскольку мы отрезаны от Германии целым рядом промежуточных государств, перестроивших в значительной части свою железнодорожную сеть на европейскую колею. Поэтому, если даже считаться с полным восстановлением нормальных отношений с Польшей и Прибалтийскими государствами, то даже и тот железнодорожный сухопутный экспорт, который был возможен и рентабелен в довоенное время для многих более ценных из наших экспортных товаров, является уже недопустимым для нас теперь, потому что связан будет с целым рядом перегрузок, вследствие разнородной железнодорожной колеи.

В области пассажирских перевозок мы, конечно, были и будем, вероятно, менее связаны с водным транспортом, постольку, поскольку наша страна не нуждается и никогда не будет нуждаться в эмиграции. Но в области, повторяю, грузового оборота морской транспорт остается главным орудием, главной базой всего нашего внешнего торгового оборота. Здесь товарищ Полуян упоминал уже о цифрах. Я же напомню вам, что в 1913 г. общая сумма нашего экспорта и импорта составляла при-

близительно около 1.400 мил. пуд., или 25 мил. тонн; в 1921 г. мы морскими перевозками перевозили всего $^3/_4$ мил. тонн; в 1922 г. — 2,4 мил. тонн; в 1923 г. свыше 4 мил. тонн. Наша внешняя торговля каждый раз приблизительно удваивается за последние годы. Разумеется, абсолютная величина нашего грузооборота еще незначительная, что является вполне понятным, потому что всякая страна, а сугубо наша рабоче-крестьянская страна, экспортировать может только излишки. По мере восстановления нашего сельского хозяйства и промышленности, разумеется, восстанавливается и наш экспорт и импорт, но восстановление внешней торговли по необходимости,—это неизбежно,—должно быть более медленным. Если наша промышленность восстановилась, скажем, на 50—60% довоенной своей высоты, а сельское хозяйство—до 75%, то, разумеется, мы не удивимся, если скажем, что восстановление нашей внешней торговли измеряется цифрой в 20%, т.-е. менее $^1/_5$ ее довоенной величины.

Здесь уже было упомянуто о том, что и в довоенное время мы не были господами и хозяевами наших морских перевозок. Около 8 или около 10% максимум всех морских перевозок, совершалось на судах российского флага, свыше 0,9 всех перевозок были всегда перевозками иностранных судовладельцев и, таким образом, зависимость российского экспорта от иностранного флота уже и в довоенное время измерялась цифрой, превосходящей 90%. Здесь уже было упомянуто о том, что в послевоенное время, в после-революционное время наши перевозки в процентном отношении немного, может быть, даже превышают довоенные, но это именно благодаря тому, что абсолютная цифра нашего

грузооборота упала в связи с падением вообще внешней торговли. Здесь говорилось уже о том, что сосредоточение всех морских перевозок в руках заграничных арматоров представляет из себя определенную угрозу для внешней торговли прежде всего с точки зрения добавочных уплат, или, вернее, переплат за морские фрахты. Ясное дело, что судовладельцы Англии или Скандинавских стран стремятся нажить на наших грузах, и вся прибыль попадает в карман владельца иностранного судна. По счастью, положение пока что в этой области не представляется еще чрезмерно тревожным, потому что торговый флот западно-европейских государств находится в состоянии крайней депрессии в результате мировой войны.

В результате мировой войны в западной Европе образовался огромный избыток тоннажа, который отчасти стоит даже неиспользованным на приколе; главным образом, это германские суда, которые ввиде военной добычи после версальского мира достались Англии. Значительная часть этих судов стоит на приколе и не используется. Но если даже фактическое использование этого тоннажа не происходит благодаря общей депрессии, общему падению мировой торговли, то в то же время использование тоннажа в настоящее время является одним из наименее выгодных дел благодаря большой конкуренции судовладельцев. Удается пока что фрахты держать по отношению к ценам товаров на меньшей высоте, нежели это было в довоенное время. Но, разумеется, в этой области мы не можем обольщать себя надеждами, что такое относительно выгодное положение будет продолжаться бесконечно долгое время. Если мы в минувшую

хлебную кампанию, благодаря централизованной нашей системе, благодаря монополии внешней торговли и благодаря свойственной этой монополии организации фрахтового дела, если мы сумели фрахтовать тоннаж для наших хлебных отправок на условиях, значительно более выгодных, нежели совершались фрахты, положим, из Бомбея или Лаплаты, то, разумеется, это лишь временное явление, которое объясняется обрисованным выше положением: избытком тоннажа на мировом рынке и депрессией в результате мировой войны и в результате того разрыва экономической связи между отдельными крупными экономическими единицами нашей планеты, который опять-таки явился результатом мировой войны.

Разумеется, это передышка; она дана нам на срок нескольких лет, и в течение этого времени, которое оставлено нам историей как бы нарочно для того, чтобы подготовиться к наступающему экономическому подъему, мы должны использовать ее для того, чтобы не быть в зависимости от иностранных судовладельцев. Но переплачивать за фрахт, — это еще одно и далеко не самое основное, по которому для нас невыносимым является тот порядок, при котором мы собственными силами можем поднять только ничтожный % всего нашего грузооборота. Гораздо более важным является тот момент — возможный и вероятный — заговора, о котором упомянул тов. Троцкий, — заговора иностранного капитала против нас, как социалистического рабоче-крестьянского союза, осуществляющего торговлю на началах монополии внешней торговли.

То, что тов. Троцкий высказал как предположение, я могу иллюстрировать вам фактическими при-

мерами. Блокаду торгового флота, отказ иностранных владельцев послать суда в наши порты мы уже пережили: когда мы делали в 1920 году первую попытку заготовки каменного угля для Северных областей, мы натолкнулись на отказ американских пароходовладельцев послать свои суда. Они требовали залога в 15.000.000 крон, т.-е. половину стоимости своих судов, и ставили это как непременное условие отправки судов в порты. Разумеется, с того времени много воды утекло. Мы не дали залога. Мы были уверены, что конкурренция заставит иностранных арматоров ходить в наши порты, и теперь никто не заикается о залогах или каких либо других гарантиях. Теперь иностранные корабли посещают ленинградский порт и Черное море, но вот в 1922 году, когда нам потребовалось в увеличенном количестве перевозить лес с Белого моря, мы имели величайшие затруднения с тоннажем.

Мы сейчас испытываем на себе тяжесть организованного давления отдельных групп судовладельцев, которые либо желают определенным образом захватить ту или иную отрасль нашей внешней торговли, либо желают, объединившись в артели, взять с нас лишнее за перевозки наших грузов.

В области лесной торговли мы не можем похвастать, чтобы нам удалось разбить это кольцо совершенно, потому что для перевозки леса мы нуждаемся в относительно небольших кораблях, как раз такого размера, для которого на международном рынке не существует избытка предложения над спросом. Но в особенности затрудительно, как было заявлено тов. Полуяном, дело с перевозками нефти. Отсутствие наливных судов отдает нас в руки

судовладельцев, так как конкурренция в этой области относительно невелика.

Разумеется, при начале нашей внешней торговли, когда еще и европейский рынок в значительной степени после голодовок и военного периода не обладал избытком товаров и не был загружен нашими товарами, мы с легкостью вывозили наши лен, щетину, лес, нефть и выручали такую цену, которая позволяла нам покрывать расходы перевозки; но с каждым годом, по мере развития нашей торговли и по мере того, как рынок Европы заполняется все более и более товарами, конкурренция становится труднее. Мы в области экспорта возвращаемся к довоенному времени, когда капитал оказывал чрезвычайно большое давление на конечный успех той или иной внешней торговой операции, когда чрезвычайно незначительное увеличение фрахта поведет к тому, что вся прибыль от экспорта наших товаров будет попадать в карманы тех, кто владеет пароходами для перевозки этих товаров.

Помимо этой непосредственной задачи внешней торговли, где, действительно, господином положения является тот, кто в своих руках имеет средства перевозки, мы имеем целый ряд других моментов, которые заставляют нас с необходимой предусмотрительностью относиться к этой большой задаче восстановления, а вернее — создания заново могучего торгового флота, задаче, которой мы посвящаем сегодняшний вечер.

Дело в том, что, можно сказать, мы представляем собой громадную страну в будущем, быть может, самодовлеющую, когда мы разовьем машинное производство; при таком разнообразии естественных

рессурсов, которые у нас есть, можно было бы сказать, что наша внешняя торговля не будет нуждаться в торговом флоте, но опыт и история всех стран показывают, что чем больше развиваются культура, промышленность и производительность данной страны, тем больше и больше увеличивается ее внешний товарооборот.

Мы имеем целый ряд причин полагать, что в течение данного времени мы останемся не только житницей Европы, но превратимся в житницу некоторых заокеанских стран.

Профессор Тулайков, крупный специалист по земледелию, из своей поездки по Америке, откуда он вернулся год тому назад, из разговоров с политическими и экономическими деятелями Америки пришел к заключению, что, может быть, на протяжении двух-трех десятилетий не будет ничего утопического в положении, что наш Амур или Минусинский край сделаются поставщиками пшеницы для Северо-Американских Соединенных Штатов. Истощение земель в Сев. Амер. Соед. Штатах ведет к такому положению; а поскольку мы в Сибири имеем неисчерпаемые запасы плодородных земель, которые могут служить базой не для одного многомиллионного народа, не будет ничего утопического в том, что нашему торговому транспорту на протяжении ближайших десятилетий, которые в жизни того или иного народа являются мигом, предстоят задачи такой мощи, объема и стоимости, которые мы в данный момент даже не можем ясно представить.

У нас имеются и специальные задачи. Возьмите, напр., связь нашей Дальневосточной окраины с нашими портами Черного моря. Восстановление правильного сообщения между Дальним Восто-

ком и Одессой является вопросом, в буквальном смысле — вопросом сегодняшнего дня, потому что экономическое и политическое восстановление связи с этой окраиной теснейшим образом связано с восстановлением правильных рейсов, и поэтому совершенно правильно поступил наш Госторгфлот, несмотря на крайнюю ограниченность своих средств, обратив внимание на эту связь и уже совершив несколько рейсов туда, на Дальний Восток, отправив туда несколько кораблей с солью и другими продуктами, для восстановления связи с Дальневосточной окраиной.

Обслуживание таких побережий, как побережье Охотского моря, обслуживание Камчатки — есть обслуживание не только с точки зрения культурной,— не только потому, что мы оберегаем и относимся заботливо к интересам каждого маленького народа, входящего в состав нашего Союза и нашей федерации, — но и обслуживание совершенно другого характера, ибо такие рейсы, как Колым, заставляют думать о поддержании некоторого флота на Дальневосточной окраине для обеспечения этой чрезвычайно важной, и экономической и политической, связи.

Затем, уже сейчас мы, учитывая перспективы хозяйственного развития Сибири, должны признать колоссальное значение такого района, как Кузнецкий бассейн, который имеет богатейшее в мире и разнообразнейшее залегание каменных углей, в том числе углей, дающих высокосортный кокс, и тут же залегание железных руд, а неподалеку, в Алтае—залегают большие богатства тяжелых металлов.

Если принять во внимание, что Советская власть с первого же года возобновления сношений с за-

границей, организовала экспедицию через Карское море, и если принять во внимание, что, несмотря на ограниченность наших рессурсов, эта Карская экспедиция из года в год функционирует с математической правильностью, то мы сейчас должны сказать, что с развитием этого морского пути, превращенного в регулярный способ сообщения при Советской власти, откроются широчайшие перспективы для наших экономических судеб не только в смысле импорта, но и в смысле экспорта: откроются широчайшие перспективы экспорта не только Сибирского сырья, но, по всей вероятности, сибирской каменноугольной и сибирской металлической промышленности.

Сейчас я не буду развивать тех перспектив, которые возникают в связи с установлением некоторого промежуточного порта на южной оконечности Новой Земли и организацией, с другой стороны, буксирного сообщения в летний период в устье великих сибирских рек и постоянного сообщения из этого резервуара на Новую Землю, а оттуда по всем портам, являющимся потребителями наших экспортных грузов. Я не буду говорить Вам также о перспективах экономического развития наших Дальневосточных окраин. Достаточно вспомнить, что Австралия, с ее развитой промышленностью, с ее развивающимся горным делом, лишена лесов, и естественно, что поставщиком лесоматериалов для Австралии, несомненно, будет наш Амур и другие наши порты.

Я не буду также говорить о тех перспективах, которые представляют собой богатейшие каменноугольные копи Сахалина, будущего бассейна каменноугольной промышленности; я не буду гово-

рить об источниках нефти в северной части Сахалина, которая находится теперь в руках японцев и относительно возврата которой ведет переговоры т. Карахан.

Здесь упоминалось о том, что сам по себе слабый наш прежний флот был расхищен союзниками. Англичане увели все сколько нибудь годные суда с Белого моря. Врангель увел все суда с Черного моря. То же самое проделала и Меркуловская авантюра на Дальнем Востоке, и все дееспособные суда были уведены. Сейчас нет ни одной капиталистической страны, которая не принимала бы прямого или косвенного участия в разграблении нашего русского торгового флота, начиная от Эстонии и Латвии, которые в 1919 г. конфисковали наши торговые корабли, и кончая так называемыми великими державами, которые упрекают нас в неуплате царских долгов, между тем как они сами самым наглым образом присвоили себе принадлежащий русскому народу флот. Сейчас мы имеем совершенно невероятные формы укрывательства, всякого рода мошенничества, претензии всякого рода кредиторов, продажу судов бывшим членам пароходных обществ и, в качестве детализации этой несравненной эпопеи *раскрадывания* судов, мы имеем захват судов Добровольного флота правительствами Англии и Америки, которые до сих пор не желают рассчитаться с нами за присвоенный торговый флот и возвратить отобранное у нас имущество и те деньги, которые они обязаны были бы уплатить за использование этого флота во время войны.

Само собой разумеется, что, восстановивши с невероятными усилиями, только благодаря энер-

гии наших моряков и рабочих, торговый флот общей мощностью около 190.000 тонн, мы с такими ничтожными остатками нашего прежнего флота, сумели завладеть только небольшой частью всего нашего, хотя еще и не особенно развившегося, грузооборота.

Но здесь имеется еще одна область, которая сильно затрудняет рациональную эксплоатацию нашего флота. Это—крайняя разнокалиберность судов и их крайняя отсталость и устарелость, как физическая, так и устарелость в смысле несоответствия системы их машин и котлов тем требованиям, которые техническое судовое дело теперь предъявляет. Средний возраст кораблей наших, если не ошибаюсь, около 23-х лет, но имеются суда со средним возрастом около 16-ти лет. При этих условиях сколько нибудь выгодная коммерческая эксплоатация торгового флота является невозможной уже вследствие одного недостатка—пережога топлива, который обуславливается этой устарелостью, разнотипностью и изношенностью наших судов.

Таким образом, мы неизбежно приходим к задаче воссоздания нового флота, которая, вероятно, будет проводиться параллельно с упразднением, с отдачей на покой и в лом наиболее старых судов нашего флота.

Разумеется, мы не можем закрывать глаза на трудности предстоящих в этой области задач. Во время речей предыдущих ораторов была подана записка о том, что как можно задаться целью иметь в 1926 году флот в 3.000.000 тонн, когда неоткуда взять денег, которые для этого понадобятся. Для 3.000.000 тонн. нужно примерно около 3000 млн. золотых рублей. Откуда взять эти деньги

и как практически разрешить задачу построения столь значительного торгового флота? Я должен сказать прежде всего, что эта задача не ставится перед нами так, чтобы мы сегодня, теперь же, назначили план построения такого торгового флота, который обеспечил бы нам полностью, на все 100 %, наши экспортные перевозки.

Разумеется, эта задача непосильна для нас, как она была бы непосильна и для всякой другой страны в нашем положении. Наша задача должна состоять в том, чтобы, прежде всего, обеспечить себя от опасности, что наши экспортные грузы пойдут по морю по ставкам более высоким, нежели ставки наших конкуррентов. Но не столько нас интересует абсолютная величина этой ставки, сколько то, чтобы не попасть в экономическую кабалу к капиталистическим державам, устанавливающим для нас тариф менее выгодный, нежели тариф наших конкуррентов. Если мы будем платить высокие цены за перевозку нашего леса и наши финляндские, шведские, польские и др. конкурренты по лесной торговле будут платить такие же ставки,— это полбеды, потому что это не создает для нас критического положения на международном рынке. Но если дело повернется таким образом, что мы будем платить ставку в полтора или два раза больше, а наши конкурренты будут перевозить свой лес по ставкам более низким, то, разумеется, наше положение на мировом лесном рынке изменится к худшему. Это сопоставление указывает нам, в чем мы, прежде всего, должны искать выхода. Выход мы должны искать в постройке громадного флота немедленно в 3 милл. тонн, чего мы сейчас не можем осилить и что осилим рано или поздно.

Мы должны ставить своей задачей образование нашего собственного торгового кулака, при помощи которого мы в любой момент могли бы разбить ту морскую блокаду, которую постараются, вероятно, сочинить против нас наши капиталистические западно-европейские конкурренты, как только они начнут выходить из того экономического кризиса и той политической разрухи, которая имеется. Образование кулака — что это значит? Это значит, что для каждой основной отрасли наших перевозок, т.-е., главным образом, для экспорта, потому, что он наиболее грузоподъемен, для каждой основной отрасли нашего экспорта мы должны иметь некоторое количество великолепных судов, построенных по последнему слову судовой техники и вполне приспособленных для данного специального груза. Мы должны иметь такого рода суда для наших лесных перевозок, для наших перевозок нефти, керосина и смазочных материалов и для наших хлебных перевозок. Повторяю, если мы будем иметь вполне современные (я укажу дальше, почему это надо) и специально приспособленные для данных технических целей суда, этого будет достаточно для того, чтобы быть уверенными, что ничто уже не будет нам страшно в этом отношении, ибо в любой момент на любую часть фронта, где мы увидим, что против нас образуется определенный заговор, мы можем бросить наш собственный морской судовой кулак и при помощи этого кулака разбить эту блокаду.

То, что я вам здесь излагаю, не является плодом просто теоретических только соображений, ибо в малом размере мы это уже проделывали в образе нашего Госторфлота, который нам помо-

гал снижать ставки частновладельческих судов. Мы проделывали это и при помощи небольшого количества судов, которые принадлежат Добровольному флоту. Мы проделывали это и при помощи судов, которые принадлежат нашему Торговому Обществу в Англии, АРКОС'у. Мы всегда это проделывали с успехом. Это есть общий наш метод работы, это то, что дает нам монополия внешней торговли, чтобы побеждать на внешнем рынке, а именно — концентрируя свои силы в одном кулаке, используя всевозможные взаимные противоречия капиталистических конкурирующих стран и отдельных конкурентов внутри отдельных стран, — именно этим методом мы берем и побеждаем на внешнем рынке. Этот метод мы пока применяем в микроскопическом масштабе, но в ближайшем будущем мы должны будем применять его в масштабе более заметном. Повторяю, возрождение нашего морского торгового флота должно идти по принципу построения некоторого ударного кулака для каждой из крупнейших отраслей нашего экспорта. Мы должны построить, мы должны выработать особый тип судов на основании указаний наших лесопромышленных государственных и др. трестов; считаясь с бытовыми условиями, считаясь с климатическими условиями наших северных морей, мы должны строить суда для перевозки леса; например: эти суда должны иметь наибольшую экономию топлива и ту скорость хода, которая является наиболее экономической для перевозок такого рода. Они должны иметь, может быть, несколько усиленные корпуса, для того, чтобы иметь возможность в осеннее или весеннее время не бояться льдов, которые можно встретить на наших морях.

Они должны иметь механизированные оборудованные приспособления для более скорой нагрузки и выгрузки. Одним словом, повторяю, они должны быть специально приспособлены для данного вида экспорта. Мы должны иметь такие суда для лесных перевозок, которых, может быть, не имеет еще ни одна страна, потому что нигде в мире нет сейчас такого крупного торговца леса, каким является наш Союз, благодаря объединению всех наших лесоэкспортирующих трестов и монополии внешней торговли *(аплодисменты)*. Такого же рода суда мы должны создать для перевозок наших хлебных грузов, грузов нефтяных.

Тут, конечно, имеется большой соблазн, почему бы не воспользоваться теми уже готовыми судами, которые, как я сказал, в большом количестве стоят на приколе в Английских портах. Я не возражаю против того, чтобы в отдельных случаях для покрытия той или иной потребности купить по случаю такое судно, но, вообще говоря, я думаю, что при восстановлении нашего торгового флота нам лучше будет исходить из постройки новых судов, как потому, что мы таким образом наилучше достигнем приспособления их к этим специальным задачам, так и потому что мы здесь уверены будем вполне в качестве и в соблюдении известных технических условий. В частности, за время войны выстроено много чрезвычайно недоброкачественных судов, которые уже во время постройки имели свое назначение не столько для того, чтобы плавать, сколько для того, чтобы идти на дно. Таким образом, лишь в отдельных случаях целесообразна будет покупка судов, но мне думается, что для восстановления

нашего торгового флота должен быть осуществлен заказ судов новых.

Каким образом осуществлять этот заказ? Я лично думаю, что мы должны будем идти двумя путями, и это не подлежит никакому сомнению. Мы должны использовать заказ судов торгового флота для подъема и возрождения нашей металлургии, для подъема нашей судостроительной промышленности и для содействия нашей металло-обрабатывающей промышленности. Мы должны разработать немедленно проект выдачи заказа нашим заводам на несколько десятков типовых судов для основных отраслей нашей экспортной торговли. Мы должны использовать этот специальный опыт, который дают отдельные заводы в постройке, например, паровых турбин американского типа или дизельных моторов, как заводы, которые мы имеем в Ленинграде. Мы делали бы ошибку, если бы восстановление торгового флота базировали только на постройке судов для нашего торгового флота, потому что при всем напряжении сил, которое мы сможем допустить, мы не сможем достаточно быстро двинуть дело, а как раз дело восстановления торгового флота — это есть один из видов промышленности, где немедленно вслед за постройкой судов вы начинаете использовать его и получаете коммерческий результат. Мы должны торопиться, имея в виду слабость передышки, мы должны считаться с крайней ограниченностью рессурсов, мы должны стремиться к привлечению иностранного капитала. В этой области, в области судостроения, надежда получения более или менее долгосрочного кредита является наиболее правдоподобной, потому что ни в одной области в Западной Европе вы не найдете

такой депрессии, такого угнетения, как в области судостроения. Крупнейшие судостроительные верфи в Англии, — а там имеются целые города, как, например, в Шотландии, которые заняты почти исключительно постройкой судов, — эти верфи мертвы в течение целого ряда лет. Когда в 1923 году в Гулле спускали на воду очень небольшое суденышко, которое по заказу нашего Центросоюза было построено для реки Енисея, это было торжество всего графства, это было ликование рабочих, которые, наконец, увидели ничтожное по размерам, но вновь построенное судно.

Я думаю, если нам в ближайшем будущем суждено получить какой либо кредит из за границы, — а я думаю, что этот час недалек, — то наиболее легким будет получение кредита на постройку судов с расплатой, может быть, в 15—20 лет. Тут не только судостроительные верфи Англии, но и судостроительные верфи Италии, например, с большим интересом отнесутся к вопросу об обновлении торгового флота. Во всяком случае не будет утопией рассчитывать на возможность получения нескольких десятков, а может быть и сотен судов, построенных на иностранных верфях, при условии такой расплаты, рассрочки, которая позволит нам принять на счет Республики долговое обязательство с справедливым рассчетом, что мы в течение ближайшего десятка лет покроем уплату этой амортизации из процентов за счет той экономии, которая явится в результате перехода на перевозки собственным своим тоннажем.

Разумеется, мы должны в деле постройки судов использовать по возможности все те усовершенствования, которые оправдали себя за последние

десять лет в морском деле, чтобы можно было в полной мере применить тот принцип сотрудничества между иностранными и советскими заводами, который мы начинаем применять в других областях. Мы, заказывая определенную серию какому нибудь иностранному заводу, потребуем от этого завода его чертежи, его патенты, его инструкторов, чтобы точно такие суда строить и на наших заводах. Таким образом, заказ судов в Западной Европе мы приурочим для использования последних завоеваний техники, чтобы наши заводы, используя свой опыт, могли использовать опыт последних десятилетий Западной Европы.

Положение таково, что основным условием существования и использования нашего торгового флота должно быть то, чтобы он работал столь же экономно, как работает вообще мировой флот. Мы не можем и наш экспорт, и наш импорт, и нашу промышленность возлагать на крестьянина для оправдания расходов по нашему судостроению. Если наш торговый флот не в состоянии будет делать грузоотправки по тем же аммортизационным условиям перевозок, которые имеются на мировом рынке, то мы можем этого достигнуть технически совершенной конструкцией судов: когда мы вместо 23-х летнего возраста оборудования будем иметь либо теплоходы, либо турбины, или оборудование машинное многократного сжимания паров с приспособлениями специально для данного груза,— мы будем в состоянии говорить о том, что у нас есть техническая база, чтобы возить грузы, не держась наших капиталистических контрагентов.

Но расходы по эксплоатации судов слагаются не только из аммортизации затраченных денежных

сумм, а из целого ряда расходов на заработную плату, содержание персонала, по ремонту, по нагрузке и выгрузке и т. д.

Здесь будет громадная работа дисциплине, выдержке, организации приспособления и увязке. С другой стороны, при тех новых формах труда,— защиты труда, которая является одной из основ Советской власти, — которые изложены в нашем Кодексе Труда, и при новых задачах необходимая экономия, сведение к минимуму тех затрат, с которыми связано содержание торгового флота вообще, и каждый отдельный рейс, который пароход проделает,—при этих условиях предстоит громадная работа не только для администрации нашего флота, но и громадная работа для самих рабочих, для того профсоюза, который объединяет профессиональных работников морского транспорта. Только при дружном содействии этих основных элементов мы можем надеяться на достижение коммерческого успеха. Коммерческий успех, я повторяю, является основным условием проведения всего дела восстановления торгового мореплавания.

Мы должны иметь в виду, что за работой торгового флота будет пристально следить не только правительство, Советская власть в лице различных контролирующих органов, но и крестьянин, который коренным образом будет заинтересован в экономной работе торгового флота, перевозящего за море его хлеб, сырье, его продукты сельского хозяйства.

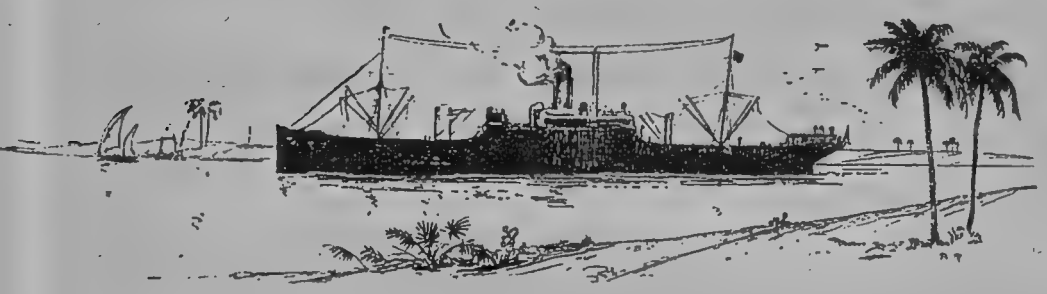
Крестьянство начинает чрезвычайно чутко относиться ко всем вопросам внешней политики, ко всяким вопросам экономики, в том числе и к вопросам внешней торговли,—и уже недалеко то время,

когда нам на разных губернских и областных конференциях, на партийных и других массовых собраниях придется давать ответы не только на вопросы, касающиеся общих мероприятий в области внешней торговли, но и на такие вопросы, почему провоз хлеба от Лондона стоил столько то, а от Лаплаты до Лондона столько то. Недалеко то время, когда крестьянин, как основной экспортер наших товаров, будет осуществлять самый точный контроль над работой нашего торгового флота.

Я не буду здесь, товарищи, касаться задач мореплавания в целом ряде других областей, частью соприкасающихся с областью внешней торговли, частью соприкасающихся с интересами промышленности. Я упомяну только о том, что вообще задача, которую мы сейчас ставим перед собой, настолько велика, что для успешного осуществления ее, конечно, недостаточно будет силы только правительственной и средств только правительственных. Здесь, несомненно, нужна будет организованная работа, широчайший размах, который требует творческого участия широких масс рабочих и крестьян и вообще всех трудящихся, заинтересованных в восстановлении нашего хозяйства, в восстановлении нашего импорта.

Я уже указал на связь с нашими металлургическими заводами в этой области, я указал на крайнюю заинтересованность крестьян в деле восстановления нашего флота. Одной из целей, между прочим, настоящего собрания и главной целью учреждаемого Общества содействия восстановлению торгового флота является привлечение внимания нашего народа к этому делу восстановления тор-

гового флота. Мы действительно, как сказал И. Н. Смирнов, в течение 1000 лет воспитали в себе сухопутную психологию. Мы в течение многих веков забывали, что наша морская линия и общая вся длина ее не уступает по длине морским линиям морских держав. Мы должны скинуть с себя до известной степени очарование сухопутными путями сообщения. Мы должны пробудить сознание первоочередности и важности восстановления торгового морского флота. Мы должны стремиться к тому, чтобы великая страна земледелия и сырья— Союз Советских Социалистических Республик, занимающий $^1/_6$ часть земной суши, чтобы этот Союз стал также и великой страной торгового мореплавания *(Аплодисменты)*.



РЕЧЬ ТОВ. ИЩЕНКО

Председатель Ц. К. водников тов. Ищенко

Товарищи, ЦК Союза рабочих водного транспорта приветствует тот сдвиг в правительстве, который мы наблюдаем в последнее время в вопросах торгового мореплавания. Интерес к торговому мореплаванию, интерес к торговому судоходству возник, конечно, не потому, что мы в один прекрасный день ощутили любовь к торговому мореплаванию и любовь к морским настроениям, — не потому возник этот интерес. Он возник потому, что мы переживаем перелом в вопросах нашей внешней торговой морской политики.

Дело в том, что развитие внешней торговли заставило нас задуматься над тем основным оружием удержания монополии внешней торговли, которым является торговый флот. Без советского торгового флота нам не удержать монополии внешней торговли. Поэтому дело не в настроениях, а в том, что вопрос возрождения морского транспорта стал вопросом государственной необходимости для нашей страны. И это все мы должны учесть, когда мы подходим к проблеме нашей морской политики.

Наш производственный союз, союз моряков и речников торгового флота, тех рабочих, которые являются основным фундаментом производства, с первых же дней своей организации поставил перед собой не только заботу об интересах своих ра-

бочих, но и о возрождении нашей промышленности, т.-е. поставил перед собою задачу производственного характера. Поэтому мы, союз рабочих водного транспорта, более всех других с удовлетворением отмечаем проявленный интерес нашего правительства к этой отрасли нашего хозяйства. Здесь докладчики, выступавшие до меня, уже сказали, что в России — в нашей необъятной стране — существует и превалирует настроение континентальное. Наше население, разбросанное по Сибири, Украине и др. окраинам, оторванное от морских границ, думает, что, обрабатывая земли и производя хлеб, на этом дело кончается. Но на деле далеко не так: производя хлеб в Сибири, надо знать, что хлеб идет на иностранный рынок и как раз через морские границы, как раз через посредство торгового флота. Наши окраины, оторванные от морских границ, наша отсталая страна все охвачено континентальными настроениями. Но интересы внешней торговли ставят гораздо более глубокую задачу перед нами, перед всем советским населением. И когда мы за последние годы, с увеличением роста внешней торговли, видим, что также растут наши фрахтовые переплаты иностранным судовладельцам, мы понимаем, что мы свое золото перекачиваем не в свой карман, а в чужой. В связи с этим и союз водников и целый ряд правительственных учреждений поставили перед собой задачу возрождения советского флота для советской внешней торговли.

Товарищи, союз водников в первые годы революции включал в себя одних моряков около 35 — 40 тыс. человек. В настоящее время мы насчитываем моряков в нашем союзе 15 — 20 тыс. чело-

век, остальные же из 40 тыс. или безработные, или ушли в деревню, или погибли на советских фронтах. Вот каково соотношение сил. Эти моряки были размещены на 1020 судах, грузоподъемностью 900 тыс. регистровых тонн, а сейчас мы имеем флот по тоннажу в 4 раза меньше и в 2 раза меньше работников, лучшей квалифицированной силы моряков.

Таким образом, мы начинаем дело, и мы должны сегодня сказать это, мы, чрезвычайно ослабленные, с меньшими рессурсами, чем это было в 1917 году, чем это было — в довоенное время. Мы отдаем себе отчет в том, что мы являемся более слабыми, что наш советский флот является флотом, непригодным для экономной эксплоатации и т. д. Но в то же время мы говорим, что для зародыша, для начала возрождения советского торгового флота у нас материал есть. Основным элементом производства является рабочая сила. Есть ли у нас рабочая сила? Есть: есть квалифицированные моряки, есть квалифицированные металлисты, а эти два союза могут поднять и могут возродить торговый флот, и это будет сделано.

Товарищи, мы насчитываем сейчас безработных моряков около 10 тыс. человек. У нас сейчас и на юге и в Ленинграде стоят судостроительные заводы. Мы слышали, что мы стоим перед угрозою безработицы 30 тыс. наших рабочих металлистов. Советская страна не должна допустить 30 тыс. безработных металлистов! Мы обладаем, сравнительно оборудованными и сравнительно крупными судостроительными заводами, мы имеем рабочую силу металлистов, мы имеем квалифицированных моряков. Чего нам не хватает? Нам не хватает де-

нег, кредитов, но здесь есть целый ряд возможностей — и получение заграничного кредита, и субсидия государства и т. д. Мы думаем, что все эти элементы, вместе взятые, можно положить в основу возрождения торгового флота.

Период гражданской войны вывел из строя довольно значительное количество нашего флота. Вы, товарищи, знаете, что ожесточенная вооруженная борьба прошла у нас в значительной степени по водным магистралям, прошла по нашим морским границам. Тот флот, которым обладала довоенная Россия, в значительной части уведен за границу и в известной части потоплен в Новороссийске и других наших морских бассейнах. Таким образом, мы остались со старыми галошами, мы остались с негодными судами, но в годы военного коммунизма мы это стали кое-как восстанавливать и сейчас кладем это в основу возрождения советского флота. Мы знаем, что с этим долго не продержаться: это даст к 1928 году такой результат — один процент участия в наших внешних перевозках — в то время как мы и союз рабочих моряков и правительственные учреждения, намечаем довести к 1928 году до 25% участие нашего флота в наших внешних перевозках. Эту задачу мы перед собой поставили. Эта задача является боевой и для нашей страны и для тех рабочих, которые работают в производстве. Мы должны еще много сделать, чтобы достигнуть своей цели.

Товарищи, вы только что выслушали доклад об организации Общества содействия торговому мореплаванию. Центральный комитет союза водников считает, что, поскольку произошел сдвиг в нашем правительстве по этому вопросу, поскольку

целый ряд правительственных комиссий работает над этим вопросом и в области судостроения, и в области нашего морского судоходства и т. д., — постольку необходимо создать общественное мнение в нашей стране для того, чтобы внедрить в понятие рабочих, в понятие нашего крестьянства, что наши интересы, что узел наших задач завязан не только на суше, но он также завязан в значительной степени и на море, и поэтому всякое проявление общественной инициативы в этом вопросе центральный комитет союза водников приветствует. Мы считаем, что эта организация отнюдь не должна быть ведомственной организацией. Вопрос возрождения торгового флота перерос сейчас всякую ведомственность, он превратился в чрезвычайно важный государственный вопрос, и поэтому расширение границ такого Общества является неотложнейшей задачей нашего завтрашнего дня. Мне думается, и я думаю, что так будет думать центральный комитет нашего союза, что и в это Общество морского флота должны войти следующие основные организации, которые должны заложить начало организации этого Общества: Союз рабочих водного транспорта, военные моряки наши, которые сейчас являются основой нашего флота, Комсомол — шеф над нашим военным флотом — и Союз рабочих металлистов.

Вот те мощные организации, которые должны положить начало этому Обществу и в дополнение к этому — вступление отдельных рабочих, отдельных граждан, которые пожелают разделить с нами работу в этом Обществе. Мне думается, что предстоящий 6-й съезд нашего Комсомола этим вопросом также заинтересуется, ибо шефствовать над

военным флотом — этого недостаточно. Надо быть активным строителем в возрождении торгового флота, а возрождение торгового флота есть возрождение военного флота.

До сих пор дело было так: когда мы начали создавать свои революционные организации в 1917 г., между торговыми моряками и военными моряками был колоссальнейший антагонизм, с которым приходилось бороться. В настоящее время этого не должно быть.

Мы должны помнить и знать, что разница между военным моряком и между торговым моряком чрезвычайно небольшая, а во время войны все моряки выполняют одну работу. Лучше всего вырабатывается моряк из крестьянина, когда он пройдет военную школу и возвратится, демобилизуется в наш торговый флот. И мне кажется, что мы получим „полуфабрикат“ для лучшего квалифицированного моряка именно из военного моряка.

В военный флот вступает наш крестьянин и рабочий — еще не приспособленный к морской стихии, не получивший квалификации. Когда же он проходит эту школу, то возвращается в торговый флот подготовленным для несения морской работы.

Когда мы создаем общество из таких мощных организаций, тогда по всей сети СССР общественный интерес к этой отрасли нашей промышленности усилится неизмеримо, больше, чем это было до настоящего времени. Позвольте выразить уверенность, что мы общими усилиями найдем большую дорогу, найдем пути, по которым наши грузы — нефть, хлеб, сырье — пойдут за границу на наших судах, под советским вымпелом, а не на судах иностранных арматоров *(аплодисменты)*.

РЕЗОЛЮЦИЯ,

ПРИНЯТАЯ НА МИТИНГЕ ОБ-ВА СОДЕЙСТВИЯ ТОРГОВОМУ МОРЕПЛАВАНИЮ СССР

(10 июля)

Заслушав доклады тт. Троцкого, Красина, Смирнова, Полуяна и Ищенко, мы, рабочие и служащие г. Москвы, собравшиеся в числе 2.000 человек, отмечаем своевременность организации Общества содействия торговому мореплаванию.

Существующий ныне торговый морской флот СССР вследствие крайней ограниченности его тоннажа и устарелости судов не обеспечивает и в малой мере нужд и потребностей нашей из года в год растущей внешней торговли и ставит ее в необходимость прибегать к услугам иностранных пароходовладельцев.

Пользуясь слабостью нашего торгового флота, иностранные пароходовладельцы диктуют нам непомерно высокие фрахты и тем самым уменьшают, а иногда и сводят на нет, те выгоды, которые Республика могла бы иметь от экспорта хлеба, льна, шерсти, леса, нефти и др. товаров.

Собрание находит, что дело возрождения, усиления нашего торгового морского флота, значение которого растет параллельно с ростом нашей внеш-

ней и внутренней торговли, становится одной из боевых задач хозяйственного строительства СССР.

Наличие сильного торгового морского флота, способного противостоять нажиму иностранных пароходовладельцев, избавит СССР от фрахтовых переплат, достигающих миллионов рублей, в чем существенно заинтересовано крестьянство, как главный экспортер сырья, даст работу безработным морякам, увеличит потребление угля, нефти и материалов.

Возрождение торгового флота диктуется вместе с тем и интересами нашей судостроительной промышленности, которая в настоящее время почти бездействует. Возрождать торговый флот—это значит строить его.

Интересы обороны Республики, все еще не обеспеченной от нападений капиталистических хищников Европы, также требуют наличия мощного торгового флота, который явится естественным пособником военному флоту в случае, если нас вынудят на войну.

Осведомившись из докладов, что правительством уже поставлен и рассматривается вопрос о торговом судостроении, что ряд правительственных комиссий занят разработкой судостроительной программы, собрание выражает пожелание, чтобы этот вопрос нашел скорейшее свое практическое разрешение.

Вместе с тем, принимая во внимание, что главная трудность осуществления судостроительной программы сводится к недостатку средств у государства, собрание обращается с горячим призывом ко всем трудящимся принять живое, активное участие в деле возрождения торгового морского флота путем вступления в члены вновь организованного Общества и оказания ему всемерной материальной поддержки. Так мы создаем воздушный флот, так будем создавать и торговый морской флот.

Пусть СССР будет сильным не только на суше и в воздухе, но и на море!

Тек. счет редакции в Ленинградском отделении Промбанка № 1351.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

Издание Правления Совторгфлота и Судотреста

МОСКВА—ЛЕНИНГРАД

ПО ПРОГРАММЕ:

I. СТАТЬИ: По политике и экономике торгового мореплавания, судостроению, портостроению, навигации, гидрографии, морскому законодательству, мореходному образованию, морскому страхованию, спасанию на водах и водолазно-спасательному делу.

II. ИНОСТРАННОЕ ОБОЗРЕНИЕ: обзор современных событий и явлений в области морского транспорта за границей.

III. Новости: техники и эксплоатации торгового флота.

IV. ВОПРОСЫ МОРЕПЛАВАНИЯ.

V. МОРСКАЯ ХРОНИКА: русская и иностранная.

VI. МОРСКОЙ СПОРТ.

VII. ОБЗОР ПЕЧАТИ.

VIII. БИБЛИОГРАФИЯ.

IX. СПРАВОЧНЫЙ ОТДЕЛ. Фрахтовый рынок.

X. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ. (Советское морское законодательство).

БЛИЖАЙШЕЕ УЧАСТИЕ В ЖУРНАЛЕ ПРИНИМАЮТ:

Г. А. Абрамов, проф. Л. С. Берг, проф. Боклевский, д-р Р. В. Бутц, Н. Я. Васильев, проф. В. К. Васильев, инж. Е. Д. Герценштейн, проф. В. Е. Егорьев, Ю. Ф. Иессен, К. К. Истомин, проф. А. А. Каминский, инж. В. П. Костенко, проф. Б. Лобач-Жученко, Д. А. Лухманов, проф. В. Е. Ляхницкий. А. Г. Навашин, инж. К. К. Нехаев, проф. В. Л. Поздюнин, Д. В. Полуян, С. Родзевич, Э. Розенталь, И. А. Сергеев, А. Н. Смирнов, А. К. Сташевский, проф. В. Е. Тимонов, Н. Е. Фельтен, М. М. Холодовский, Г. В. Цыперович, В. Н. Черкасов, М. О. Шамет, А. И. Шаталов, проф. Ю. М. Шокальский, проф. В. В. Эвальд, А. Д. Яковлев и др.

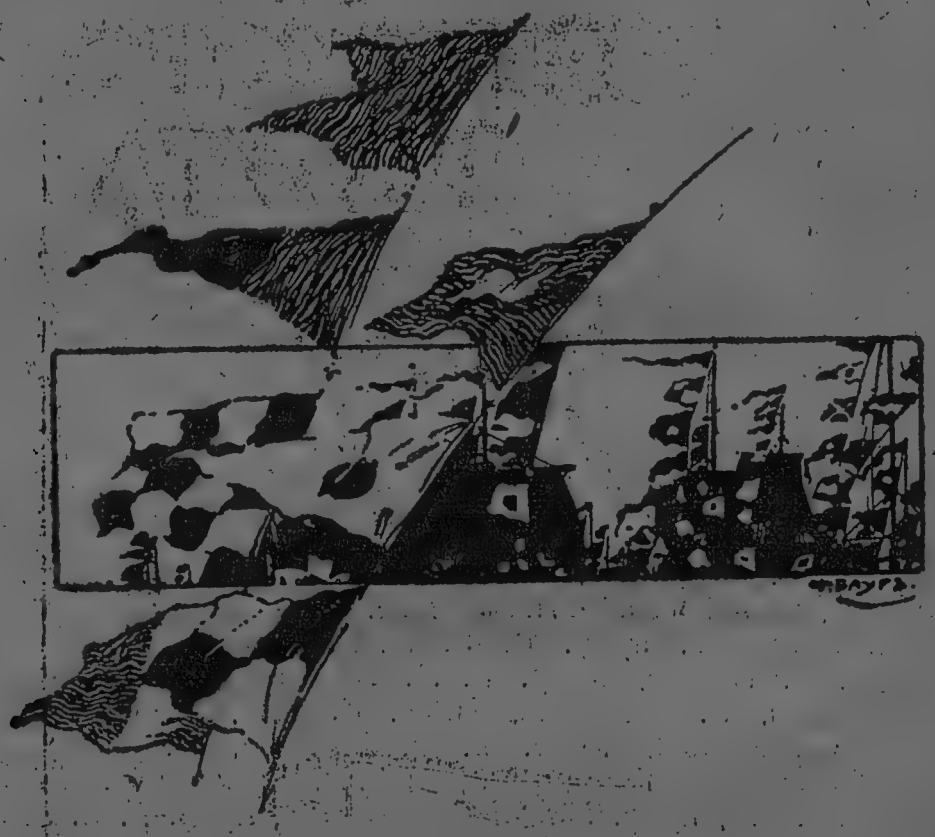
Имеются свои корреспонденты: в Америке, Англии, Франции, Германии, Египте и др. странах.

ПРОДАЖА ВО ВСЕХ КНИЖНЫХ МАГАЗИНАХ.

Адрес редакции морского журнала „ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

Ленинград, ул. Пестеля, 14. Тел. 5-43-33

Цена № один рубль. **На год один червонец.**

Отв. Редактор И. А. СЕРГЕЕВ *Техн. Редактор Н. Е. ФЕЛЬТЕН*

16041